1922/23.

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE

FÜR DIE KÜNSTLERISCHE AUSGESTALTUNG DER STÄDTE NACH IHREN WIRTSCHAFTLICHEN, GESUNDHEITLICHEN UND SOZIALEN GRUNDSÄTZEN MIT EINSCHLUSS DER LÄNDLICHEN SIEDELUNGSANLAGEN UND DES KLEINWOHNUNGSBAUES

BEGRÜNDET

VON

THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE

BERLIN WIEN

HERAUSGEBER: ARCHITEKT H. DE FRIES, BERLIN

NEUNZEHNTER JAHRGANG

VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G.
BERLIN W 8, MARKGRAFENSTRASSE 31
1922/23

Herrosé & Ziemsen GmbH. & Co., Wittenberg.

INHALTS-VERZEICHNIS.

I. TEXT-BEITRÄGE.

II. CHRONIK UND MITTEILUNGEN.

III. AUSGESCHRIEBENE WETTBEWERBE

IV. ENTSCHIEDENE WETTBEWERBE.

VERZEICHNIS DER TAFELN UND ABBILDUNGEN.

Stadtpläne.

Bebauungspläne.

MITARBEITER.

JAHRG. XIX 1922 HEFT 1/2

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN

GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

ZUKUNFT UND VERGANGENHEIT IM STÄDTEBAU.

Es dürfte wohl kaum eine technische oder künstlerische Materie zu finden sein, die in Tradition so verankert ist, wie die Stadtbaukunst.

Sämtliche Werke, die sich mit ihr befassen, gehen aus von einer Schilderung der Entwicklung in Epochen der Vergangenheit. Da wird jedes einzelne städtebauliche Moment, jedes alte Stück Plan, Stich oder Modell liebevoll tausendmal herumgedreht und auf seine Schönheiten hin abgetastet, um zuletzt aus der jeweiligen Endsumme solcher Betrachtungen gewissermaßen das angeblich unbedingt zuverlässige Fundament zu errichten für den Städtebau der Gegenwart und der Zukunft.

Es wäre unsinnig, den hohen maßgeblichen Wert einer Fülle von städtebaulichen Schönheiten und technischen Hochleistungen der Vergangenheit in Frage zu stellen oder gar zu vergessen. Aber es wäre vielleicht von noch weit höherem Wert, Ziele der Zukunft aufzustellen, nach denen sich die Arbeitsrichtung der Städtebaukunst orientieren könnte. Für ein Schiff auf See ist der letzte Ankerplatz unwichtige Vergangenheit, alles Denken und Handeln der Besatzung ist ausschließlich auf das Kommende eingestellt, auf das zu erreichende Ziel.

Geradeheraus: Die unaufhörliche Berücksichtigung der Tradition im Städtebau erscheint mir immer mehr eher eine hemmende Last zu sein, als ein geeignetes Fundament für die zukünftige Entwicklung. Noch ist mir kein Werk zu Gesicht gekommen, das auch nur den Ansatz zu einer Zusammenstellung des städtebaulichen Unfugs enthielte, den sich die Vergangenheit ebenso geleistet hat, wie unsere, wie jede Epoche. Aber das eifrige Bestreben des deutschen Menschen, alles Überkommene und Alte allein schon darum für wertvoll und unantastbar zu halten, weil es eben von verstorbenen Geschlechtern gefertigt wurde, hat auch im Städtebau dazu geführt, unzählige Torheiten, ebensoviel Ungekonntes, noch mehr zufällig Schlechtes in jenes historische Fundament hineinzumauern, das den Bau der Zukunft tragen soll.

Der Städtebau wird auf die Dauer in dieser Richtung nicht weiter kommen, der Krebsgang seiner Entwicklung in den letzten 30 Jahren ist schlagendster Beweis, gemessen am riesenhaften Anwachsen der Bevölkerungszahl der Städte, der Aufgaben und Probleme, vergleichsweise gemessen am gigantischen Komplex der durch Vergangenheit nicht gebundenen rein ingenieurhaften Leistungen derselben Zeitfrist. Nicht entfernt konnte Schritt gehalten werden mit der rapid sich gestaltenden Umformung des gesamten sozialen Lebens, dessen sinnlicher Raumausdruck die Stadtbaukunst eigentlich ist. In sozialer, verkehrstechnischer, hygienischer, künstlerischer Beziehung ist für die Idee einer Stadt unserer Zeit noch fast alles zu leisten. Die wertvollen Leistungen einzelner Meister sollen keineswegs verkannt werden, aber ihre Wirkung ist in Anbetracht des Gesamtkomplexes der städtebaulichen Materie leider außerordentlich gering, weil die breite Basis einer allgemeinen positiven Einstellung zum Städtebau noch fast völlig fehlt.

Es ist notwendig, an Stelle des sentimentalen Rückwärtsschauens auf eine wie immer geartete Vergangenheit, ausschließlich vorwärts zu blicken und den brennenden Forderungen und der Fülle ungelöster Aufgaben unserer Zeit Rechnung zu tragen.

Es ist notwendig, den Ballast der historischen Erziehung und Formenlehre über Bord zu werfen in einer Zeit und in einer Situation, die nüchternes und klares Gewachsensein den Tatsachen gegenüber zur unlösbaren Pflicht macht. Ungezähltes soziales und gesundheitliches Elend hat die falsche Einstellung und die mangelhafte Initiative der städtebaulichen Arbeit bereits verschuldet und diese Schuld wächst durch den grotesken Unfug der sogenannten Siedlungspolitik und die grundfalsche Behandlung des Kleinwohnungswesens von Tag zu Tag.

Es ist einzig notwendig, sich eine Utopie, ein Zukunftsideal der Stadtbaukunst vor Augen zu halten, um zielsicher, klar und schnell im Handeln und Denken entschlossen vor-

wärts zu schreiten. Alles Vergangene liegt schon so stark in unserem Blute, ist unserem Fühlen und Denken durch Generationen schon so eng verbunden, daß immer wiederholtes äußeres Hinweisen darauf nur hemmend und schädlich wirken kann.

Städtebau ist heute mehr denn jemals eine Materie der Zukunft, des vorwärts gerichteten Willens und der weitestgesteckten Ziele. Nicht rückwärts, sondern vorwärts heißt die Losung, denn unsere Arbeit gilt den Lebendigen und den Kommenden, nicht den Toten. H. de Fries

INTERNATIONALER WETTBEWERB FÜR EINEN STADTERWEITERUNGSPLAN DER STADT LILLE.

Angekaufter[1]) Entwurf der Architekten G. NIEDERMANN und K. HIPPENMEIER, Zürich und Ingenieur A. BODMER, Biel.

Hierzu die Tafeln 1—4.

In Nordfrankreich finden gegenwärtig umfangreiche Arbeiten statt zum Wiederaufbau der durch den Krieg zerstörten Gebiete. Wenn auch Deutschland bisher von der aktiven Beteiligung an Planungen und Aufbauarbeiten ausgeschlossen ist, so begegnen die neuen städtebaulichen Arbeiten im Zerstörungsgebiet dennoch dem großen Interesse der Fachkreise schon allein darum, weil vielfach die Hilfe des Auslandes in Anspruch genommen wird. So brachte der „Städtebau“ bereits den amerikanischen Plan von Reims als Farbentafel und ist jetzt in der Lage, den in einem internationalen Wettbewerb ausgezeichneten Entwurf dreier Schweizer Architekten für den Wiederaufbau von Lille zu veröffentlichen. Die sehr hohe Qualität der Arbeit rechtfertigt ihre Publikation in weitestem Maße. Verlag und Herausgeber sprechen besonders noch Herrn Architekt Hippenmeier-Zürich ihren verbindlichsten Dank aus für seine Bemühungen, die Planungen, entgegen den durch die französischen Behörden verursachten Schwierigkeiten, dem „Städtebau“ zugänglich zu machen. Schriftleitung.

Bei diesem auch den Angehörigen der Völkerbundstaaten offenen Wettbewerb handelte es sich nach dem frisch und großzügig verfaßten Programm um einen reinen Ideenwettbewerb. Wenn auch, und mit Recht, eine Realisierung der Ideen innerhalb vernünftiger Grenzen gefordert wurde, stand doch die Möglichkeit offen, für die Stadterweiterung diejenigen Grundlagen zu erörtern, die das Zentrum des industriereichen und arbeitsamen Nordens von Frankreich in seinem ganzen Zusammenhange erfassen.

Aus diesem Gesichtspunkt heraus ist der vorliegende Entwurf entstanden. Wir lassen zur Erläuterung desselben folgende Ausschnitte aus dem Berichte folgen.

Abb. 1.

Allgemeine Betrachtungen.

Eine kurze kritische Betrachtung des heutigen Planes von Lille und Umgebung führt zur Feststellung eines schroffen Gegensatzes in der bisherigen baulichen Entwicklung der Stadt Lille einerseits und der Vorortgemeinden anderseits.

Die letzte umfangreiche Stadterweiterung aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ist eine bewußte, planmäßige Schöpfung. Das Netz der Hauptstraßen tritt klar in Erscheinung. Charakteristisch sind die Fächerplätze an den neuen Stadttoren; im Stadtinnern gut verteilt sind eine Reihe wirkungsvoller Architekturplätze.

Wenn auch vom heutigen Standpunkt der Stadtbaukunst aus beurteilt, dieser Stadterweiterung noch bedeutende Mängel anhaften mögen, sind doch weder eine Verteilung der Bebauung nach ihrer Zweckbestimmung, noch Vorschriften über die zulässige Baudichte angeordnet worden, ferner zu wenig sanitäre Grünflächen ausgespart worden, so ist doch das damals geschaffene Hauptstraßennetz für alle Zeiten von unschätzbarem Wert und wohl auch weiten Anforderungen gewachsen.

Vollständig planlos, dem Zufall und der privaten Willkür überlassen, scheint aber leider die bauliche Entwicklung der zahlreichen Vorstädte vor sich gegangen zu sein.

[1]) Franks 6000.—

Wenn nun die Aufstellung und Durchführung eines großzügigen Erweiterungsplanes für die Gesamtsiedlung dennoch verhältnismäßig leicht möglich ist, so ist das wohl in der Hauptsache dem bisher das weite Festungsgelände belastenden Servitut des Bauverbotes oder der Baubeschränkung zu verdanken.

Die Schleifung der „Enceinte fortifiée" und der Außenwerke und damit die Aufhebung der Baubeschränkungen fallen nun glücklicherweise mit dem denkbar günstigsten Zeitpunkt zusammen, da die Stadt Lille durch das Gesetz vom 14. März 1919 berechtigt und verpflichtet wird, einen Plan und ein Programm für den künftigen Ausbau, die Verschönerung und Erweiterung der Stadt aufzustellen.

Abb. 2.

Einige Grundlagen und wegleitende Gesichtspunkte.

Die Großstadt muß in erster Linie als ein wirtschaftliches Gebilde gewertet werden.

Alle die gegenwärtig brennenden Großstadtfragen haben sich uns erst als unmittelbare Folgeerscheinungen der wirtschaftlichen Entwicklung entgegengestellt.

Wir ziehen hieraus den Schluß, daß mit der Lösung des wirtschaftlichen Problems auch zugleich die Lösung der sozialen, einschließlich der gesundheitlichen, der administrativen, der rechtlichen und jeder anderen Frage gegeben ist.

Wenn wir also die Großstadt in erster Linie als wirtschaftliches Gebilde werten, so können wir unmöglich die Stadt Lille innerhalb ihrer administrativen Grenzen für sich betrachten, sondern müssen unsere Untersuchungen auf die Städtegruppe Lille-Roubaix-Tourcoing mit den Vor- und weitern Nachbarorten — auf die wirtschaftliche Einheit Lille — ausdehnen.

Die wirtschaftliche Bedeutung dieses ganzen Bezirkes baut sich nun im wesentlichen auf drei Grundlagen auf: Seit ältester Zeit auf der großen Fruchtbarkeit des Landes, sodann seit dem Mittelalter auf der Pflege der Textilindustrie und in neuerer Zeit auf die Eisen- und Maschinenindustrie, die sich auf die nahen Kohlenfelder stützt.

Innerhalb dieses Gebietes wohnt heute eine Gesamtbevölkerung von rund 700000 Menschen und zwar entfallen

hiervon auf Lille und seine nähere Umgebung . .	345000
auf Roubaix, auf Tourcoing } und deren „ „ . .	280000
auf die übrigen Nachbarstädte	75000
Zusammen	700000

Die bisherige Entwicklung weist in mancher Hinsicht den Weg für die künftige organische Gliederung:

Die heutige Stadt Lille als eigentliche Handelsstadt, als Sitz der Präfektur, der Höheren Lehranstalten, der Museen, ist dazu bestimmt, der lebendige Kern des Gesamtorganismus zu werden.

Die Maßenteilung der weiten Außengebiete hat auf der natürlichen Grundlage der Arbeitsteilung zu erfolgen und umfaßt die vernunftgemäße Anordnung der Arbeits-, Erholungs- und Wohnstätten.

Notwendige Voraussetzung für diese Gliederung ist ein organisch entwickeltes Verkehrsnetz:

1. für den Fernpersonen- und -Güterverkehr;
2. für einen reibungslosen Schnellverkehr innerhalb der Wirtschaftseinheit.

Das betrachtete Gebiet ist heute bereits durch ein ausgedehntes Wasserstraßennetz mit den Kohlenfeldern, dem Meer, der Schelde und Antwerpen verbunden. Doch sind die Abmessungen der Kanäle nur auf die flandrische Péniche von 300 Tonnen zugeschnitten.

Eine Vorbedingung für jede weitere wirtschaftliche Entwicklung ist die Schaffung eines Großschiffahrtsweges nach dem Meer, am zweckmäßigsten nach Dünkirchen. Der Ausbau der übrigen Verbindungen mit den Kohlenfeldern und der Schelde zur Einführung der Großschiffahrt wird sodann nur noch eine Frage der Zeit sein.

Angesichts des weitsichtigen Programms, das die „Compagnie des Chemins des fer du Nord" für die Umgestaltung der gegenwärtigen Bahnverhältnisse von Lille aufgestellt hat, unterliegt es keinem Zweifel, daß die gleiche Bahngesellschaft ihre Bereitwilligkeit erklären wird, seinerzeit jenes Programm auf die Gesamtheit des in Frage kommenden Gebietes auszudehnen und zu erweitern. Mit der Erstellung des neuen Durchgangsbahnhofes, der grundsätzlichen Trennung des Personen- und Güterverkehrs, der Anlage eines großen Zentralrangierbahnhofes, von dem aus die verschiedenen Ortsgüterbahnhöfe bedient werden, sind die Grundlagen für jede weitere Entwicklung geschaffen.

Als zunächstliegend erscheint noch die Sicherung des nötigen Geländes für die Anlage der Geleispaare des künftigen Vorortschnellverkehrs parallel den bestehenden Fernlinien auf Entfernungen bis ca. 50 km (Roubaix—Tourcoing, Armentières, Béthune, Lens—Arras, Douai, Valenciennes).

Die Ausdehnung und Grundform der neuen Stadt.

Das gemeinsam zu bearbeitende Gebiet bedeckt eine Kreisfläche von 15 km Radius mit dem Belfried des neuen Rathauses von Lille als Mittelpunkt.

Der gegenwärtige Umfang der Stadt Lille entspricht einem Kreis von 2 km Radius. Als notwendigen Raum für die weitere Entwicklung dieses Kerns und dessen Ausbau zum Zentrum von Groß-Lille ist eine Kreisfläche von 3 km Radius angenommen, welche Fläche zum ersten Kreis im Verhältnis 9:4 steht.

In der zweiten Kreisfläche ist jedoch eingeschlossen die breite Zone von Park- und Erholungsanlagen mit Spiel- und Sportplätzen, das alte Festungsgelände umfassend.

Die Aufteilung des Gebietes zwischen dem Kern und dem äußeren Begrenzungskreis von 15 km Radius richtet sich nach den bestehenden und künftigen Wasserstraßen.

Die weitere Entwicklung der Textilindustrieen wird in der Hauptsache den Sektor Roubaix—Tourcoing beanspruchen.

Die Eisen- und Maschinenindustrie soll sich künftighin im nördlichen Sektor am projektierten Industriehafen ansiedeln, wo auch direkter Gleisanschluß zum Hauptrangierbahnhof „Lille—Délivrance" vorgesehen ist. Dorthin werden mit der Zeit auch die großen Etablissements verlegt werden, die heute in Fives und andern Vorstädten eingeklemmt sind, keinen Wasseranschluß und zum Teil unrationellen Gleisanschluß besitzen.

Innerhalb dieser großen Industriebezirke sind auch die weiträumig angelegten Arbeitersiedlungen unterzubringen, in möglichster Nähe der betreffenden Fabrikviertel doch aus hygienischen Gründen durch breite Grünflächen vom Lärm und Rauch getrennt.

Auf der südlichen Hälfte der Kreisfläche gruppieren sich die neuen Wohnsiedlungen der hauptsächlich im Zentrum tätigen Menschen. Diese Wohnstätten bekrönen die sanften Anhöhen, während in die dazwischen liegenden Mulden die weiten Erholungsanlagen und Alimentationsflächen gebettet sind.

Mit dem Zentrum und unter sich sind die Industrie- und Wohnbezirke durch elektrische Schnellbahnen, Autostraßen und ruhige staubfreie Promenaden verbunden. Um den Betrieb der Schnellbahnen möglichst wirtschaftlich zu gestalten, ist vorgesehen, daß sie in ausgiebigem Maße auch den Post- und Güterverkehr übernehmen sollen, dies namentlich in den verkehrsstillen Tageszeiten und während der Nacht. Das Schnellbahnnetz soll zu diesem Zweck guten Anschluß erhalten an die Bahnpost, die Güterbahnhöfe, den Hafen, an die Zentralmarkthalle, den Schlachthof usw.

Die Versorgung mit Gas, Wasser und Elektrizität erfolgt am zweckmäßigsten durch einige große Zentralwerke, die der Sicherheit halber unter sich zu verbinden sind. Am besten ganz zentralisiert wird der Schlachthof mit den großen Kühlräumen. Für diese gewaltigen Gemeinsamkeitsanlagen sind genügend große Geländeflächen am Großschiffahrtsweg zu reservieren, daß die Erweiterungsmöglichkeit auf alle Zeiten hinaus gesichert ist.

Als bestimmende Voraussetzung für die organische Gliederung des Stadtorganismus seien die Behandlung der Verkehrsfragen und im Zusammenhang damit auch die übrigen technischen Fragen vorangestellt.

I. Der Verkehr.

1. Die Wasserstraßen.

Es besteht wohl darüber kein Zweifel, daß die Wiederaufrichtung und Weiterentwicklung des Wirtschaftslebens aufs engste mit der Möglichkeit billiger Zufahrt von Massengütern, Rohstoffen verknüpft ist. Der Ausbau des Wasserstraßennetzes und die Schaffung neuer Großschiffahrtswege wird deshalb in Frankreich als eine der dringenden Aufgaben erachtet. Die Verwendung animalischer Kraft zum Schleppen der Kähne ist heute so unrationell, daß der Übergang zum mechanischen Zug durch Remorqueure oder Lokomotiven notwendig geworden ist. Gleichzeitiges Bedürfnis ist auch die Ersetzung der kleinen Péniches durch größere Kahntypen. Den Abmessungen des projektierten Kanals Paris—Dieppe ist der 1200-t-Kahn zu Grunde gelegt. Der Kanal Bruxelles—Anvers soll in allernächster Zeit für den Betrieb mit 600-t-Kähnen umgebaut werden. Auf den Zeitpunkt der Wiederaufnahme des vollen Förderbetriebes im Kohlenbecken von Lens sollten die Hauptkanäle des Nordens ebenfalls für den Betrieb mit 600-t-Kähnen ausgebaut werden.

In Verbindung mit dem Studium der letztgenannten Aufgabe muß auch Lille darnach trachten, seine Wasserstraßen nach dem Seehafen Dunkerque, nach dem Kohlenrevier, ferner die Verbindungen mit Paris, Reims—Nancy (Erzlager von Longwy, Briey, Pont à Mousson) Straßburg, sowie mit der Schelde für den Betrieb mit 600-t-Kähnen auszubauen.

Das Projekt für den Großschiffahrtsweg Dunkerque—Lille umfaßt folgende Arbeiten:

1. Ausbau des Canal de la Haute Colme unter Abschneidung des Umweges über Bergues.
2. Ausbau des Canal de l'Aa.
3. Neues Schiffshebewerk bei St. Omer.
4. Ausbau des Canal de Neuf-Fosse.
5. Ausbau des Canal de la Lys.
6. Kanalisierung der Lys bis zur Mündung der Deule, evtl. Anlage eines besonderen Schiffahrtskanals.
7. Kanalisierung der untern Deule.

Die weite Talebene der Deule bei Wambrechies eignet sich sehr vorteilhaft zur Anlage eines großen Schwerindustriebezirkes, also hauptsächlich für Eisen-, Maschinen-, chemische Industrieen. Zu diesem Zweck ist eine Fläche von ca. 700 Hektar bereitgestellt, evtl. Erweiterung ist durch Einbeziehung weiteren Gebietes im Norden sehr wohl möglich.

In Abständen von 700 m durchziehen die als Hafenbecken ausgebaute Deule und zwei weitere Industriehäfen das ganze Gebiet; im Süden verbindet ein quergelegtes Hafenbecken die drei Längshäfen zu einem geschlossenen Hafensystem, dessen nutzbare Quailänge ca. 22 km beträgt.

Der direkte Anschluß des Industriebezirkes an den Rangierbahnhof Lille—Délivrance ist in Form einer großen Geleiseschleife vorgesehen, so daß ein kontinuierlicher Betrieb gesichert ist.

Autostraßen durchziehen das Gebiet, den Anschluß an das Stadtzentrum, dic übrigen Stadtgebiete und die großen Durchgangsstraßen herstellend.

Jedes Fabriketablissement besitzt hier also die Möglichkeit unmittelbaren Wasser-, Bahn- und Straßenanschlusses.

Die Verbindung mit dem Kohlenrevier stellt der Canal de la Haute Deule dar, der in unserm Projekt von Haubourdin aus als neu anzulegender Umgehungskanal, dem Fuße des nördlich der Stadt gelegenen Höhenzuges folgend, direkt in den Industriebezirk führt.

Ein Umbau des gegenwärtigen Kanals inmitten des dichten Baugebietes wäre nie befriedigend durchführbar; weit vorteilhafter für die Stadt ist die Verlegung der künftigen Großschiffahrt in den projektierten Umgehungskanal und die Beibehaltung des alten Kanals für die Kleinschiffahrt, als Zugang zum Port Vauban, wo die Zentralmarkthalle vorgesehen ist. Die so getroffene Entlastung schafft auch die Möglichkeit der Anlage von Bädern, Wassersport im alten Kanallauf. (Vgl. die Wassersportanlage im Hochschulgelände nördlich der Zitadelle Taf. 4.) An den Ufern des Umgehungskanals können in ausgiebigem Maße Lagerplätze geschaffen werden, für die Bedienung der Stadt sowie der Kleinindustrie- und Gewerbeviertel Haubourdin—Séquedin.

An Stelle der Marcq verbindet ein kurzes Kanalstück den Canal de Roubaix mit dem Industriebezirk. Der neue Kanal kann evtl. später unter südlicher Umgehung von Roubaix bis in die Schelde verlängert werden, falls der kaum erweiterungsfähige Canal de Roubaix eine Entlastung erfordert.

2. Die Eisenbahnen.

Vom rein eisenbahntechnischen Standpunkt aus betrachtet, muß das Projekt der Compagnie des Chemins de fer du Nord, das einen Durchgangsbahnhof für Lille vorsieht, als eine radikale, vorbildliche Lösung des umfangreichen Problems gewertet werden. Diese Umgestaltung und Erweiterung der Bahnanlagen hat bereits dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Paris vorgelegen und bereits die Genehmigung des Gemeinderates von Lille erhalten. Das Projekt ist deshalb für die Konkurrenten zu einem integrierenden Bestandteil ihrer Entwürfe geworden.

Wir wollen uns an dieser Stelle auf eine kurze Betrachtung beschränken.

Güteranlagen.

Die Compagnie du Nord hat ihr Programm konsequent nach dem Grundsatz der vollständigen Trennung des Güter- und Personenverkehrs entwickelt. Alle ankommenden Güterzüge sollen von einer Außenstation der verschiedenen nach Lille führenden Linien durch besondere Gütergeleise nach dem Zentralrangierbahnhof Lille—Délivrance geleitet werden. Transitgüter können sodann auf Umgehungslinien direkt weiter geleitet werden, ohne die Stadt zu berühren. Die Ortsgüter hingegen gelangen vom Rangierbahnhof über die Umgehungslinien und durch besondere Stichgeleise nach den im Stadtzentrum belassenen Ortsgüterbahnhöfen, deren Leistungsfähigkeit durch umfassenden Umbau gesteigert werden soll. Alle diese Maßnahmen liegen im höchsten Interesse der Stadt, insbesondere ist auch die Beibehaltung und Modernisierung der ins Stadtinnere eindringenden Güterbahnhöfe für die weitere Entwicklung von Handel und Gewerbe von bestimmendem Einfluß.

Personenverkehr.

Bezüglich des Personenverkehrs ist die Aufhebung des alten Kopfbahnhofes und die Schaffung eines modernen Durchgangsbahnhofes als wirksamste Lösung der gegenwärtigen mißlichen Zustände zu betrachten. Es mußten viele Widerstände überwunden werden, bis der Durchgangsbahnhof mit seinen durchgehenden großen Linien Boden faßte. Die Lage des neuen Bahnhofes in Bezug auf die Stadt muß als vorzüglich bezeichnet werden. Die Möglichkeit der Schaffung klarer Zugänge sowohl vom Zentrum als von den Vororten her geht mit Deutlichkeit aus den Plänen hervor.

Die Einführung der verschiedenen Bahnen in den Bahnhof geschieht linienweise unter Vermeidung jeder Niveaukreuzung. In dieser Hinsicht weicht die Anlage von der deutschen Auffassung, die einem reinen Richtungsbahnhof den Vorzug gibt, wie z. B. in dem Expertengutachten (Cauer, Gleim, Petersen und Moser) für Zürich dargelegt ist, ab.

Wie bei allen Stadtentwicklungen handelt es sich auch hier um die Schaffung der Grundlagen für ein entwicklungsfähiges Vorortnetz.

Während wir die wirtschaftliche Einheit Lille als das Gebiet innerhalb eines Kreises von 15 km Radius angenommen haben, ist natürlich die Einflußzone dieses Großstadtbezirkes bedeutend größer und kann wohl als alle Ortschaften und Städte bis auf ca. 40—50 km Entfernung umfassend, angenommen werden. Als Hauptverkehrsmittel innerhalb des ersten Kreises (15 km Radius) kommen hauptsächlich schnellfahrende elektrische Straßenbahnen auf eigenem Fahrkörper in Frage. Für den Verkehr nach den entfernteren Städten und Ortschaften ist jedoch ein besonderer Eisenbahnvorortverkehr notwendig. Wenn auch längere Zeit der Vorortverkehr auf den vorhandenen Eisenbahnfernlinien abgewickelt werden kann, wird dessen räumliche Trennung vom Fernverkehr und die Schaffung eines selbständigen Vorortnetzes nicht zu umgehen sein. Ein solches selbständiges Vorortbahnnetz kann auf einfachste Weise sukzessive dadurch geschaffen werden, daß je nach eintretendem Bedürfnis neben die bestehenden Fernlinien ein besonderes Gleispaar für den Vorortverkehr gelegt wird. Durch die Vereinigung einer Anzahl Zweiglinien zu einer Stammlinie ergibt sich gegen das Zentrum zu eine stets dichtere Zugfolge. Im Durchgangsbahnhof werden die von Norden und Süden einmündenden Stammlinien zu Durchmesserlinien zusammengeschlossen. Vorerst handelt es sich darum, die nach dem beiliegenden Gesamtplan vorgesehenen Bahntrassen mit Bauverbot zu belegen.

3. Die Straße.

Über die Bedeutung, welche die Straße durch den in den letzten Jahren auftretenden Automobilismus wieder erlangt hat, brauchen wir hier keine Worte zu verlieren. Auch über deren Anlage, Ausbildung usw. wollen wir uns hier nicht weiter auslassen.

Ausgangspunkte der großen Radialstraßen sind die bestehenden Stadttore.

Die großen Boulevards von Roubaix—Tourcoing und Armentières vereinigen sich in einem Rond point südöstlich der Porte de Gand; von da aus gemeinsame Führung in den Bahnhofplatz einerseits, anderseits durch zwei die Altstadt durchbrechenden Straßenzüge ins Zentrum nach der Porte de Paris und dem Boulevard Vauban.

An Stelle einer sehr schwer durchzuführenden Verbreiterung der bestehenden radialen Hauptstraßen, welche auf die Dauer dem Durchgangsschnellverkehr mit Straßenbahn nicht mehr gewachsen sein werden, schlagen wir die u. E. wirtschaftlichere Anlage ganz neuer Entlastungsstraßen

vor, durch welche selbst neues Gelände erschlossen wird. Nach diesen Erwägungen haben wir neue Entlastungsstraßen vorgesehen für die

Route Nationale No. 17 de Lille à Ostende
„ „ „ 25 de Lille à Paris
„ „ „ 41 de St. Pol à Lille de Lille à Tournai
„ „ „ 42 de Boulogne à Lille (Boulevard de Lille à Armentières).

Außer diesen Hauptausfallstraßen und von ihnen abzweigend sind weitere Strahlenstraßen vorgesehen nach den außenliegenden Industrie- und Wohngebieten.

Der große Boulevard, der dem Verlauf der alten Enceinte folgt, nimmt alle radiallaufenden Straßen auf und bewirkt eine gewisse Entlastung des inneren Straßennetzes.

In 3—4 km Entfernung dieses inneren Ringes verläuft eine äußere Autoringstraße ais Hauptverbindung der Vororte unter sich, mit dem nördlichen Industriebezirk, dem Ausstellungspark im Nordosten sowie mit dem großen Flugplatz bei Wasquehal.

Vom nördlichen Industriegebiet aus führt eine weitere Autostraße dem Umgehungskanal entlang nach Südwest, Richtung Lens.

II. Luftschiffahrt.

Als günstigen Ort für die Anlage eines großen Flugplatzes haben wir das Gelände zwischen den beiden Boulevards nach Roubaix und Tourcoing ausgewählt. Der Platz ist vom Flugzeug aus sehr gut sichtbar und besitzt anderseits die denkbar besten Kommunikationen mit dem Stadtzentrum, mit Roubaix und Tourcoing, dem Industriebezirk und den Vorstädten. Die große Autoringstraße führt direkt durch das Flugfeld; für die Verteilung der ankommenden Flugpost also die günstigsten Verhältnisse. Zum Flugplatz selbst gehören Hangars, Luftschiffhallen, Autoremisen, Signal- und Wetterstation, Verwaltungsgebäude mit Postbureau, Reparaturwerkstätten usw.

Weitere Flugplätze sind vorläufig nicht vorgesehen, können aber mit Leichtigkeit in den großen Grünzonen angelegt werden.

III. Die industriellen Gemeinsamkeitsanlagen.

Gas-, Elektrizitätswerk, Schlachthof, Kläranlage, sind am Südrand des nördlichen Industriebezirkes an den Ufern des Umgehungskanals und der Deule placiert. In der Nähe ebenfalls die Kehrichtverbrennungsanstalt und der Schlachthof.

IV. Bebauung.

1. Das Zentrum des Großstadtbezirkes.

Die fortschreitende Citybildung bewirkt bis zu einem gewissen Grade eine Entvölkerung des Stadtkerns. Für diese abziehende Bevölkerung ist im Süden der Stadt die schönste Gelegenheit zu gesunden, ruhigen Neusiedlungen vorhanden.

Die großen Handelshäuser werden sich mit der Zeit wie in New York und Paris nach der Art ihrer Produkte an größeren Geschäftsstraßen gruppieren. In rhythmischer Reihe erheben sich die vertikal aufstrebenden Pfeiler der Geschäftshäuser. Anderen Straßen verleihen durchlaufende Kolonaden das Gepräge. Die großen Plätze werden von vielgeschossigen Handelshäusern, Bureaugebäuden, Banken umsäumt, als Kontrast zu der rhythmischen Gestaltung der Geschäftstraße. Für die permanente Ausstellung der Hauptindustrieen ist südlich des neuen Bahnhofes ein umfangreiches Gelände ausgespart, ein großes Meßgebäude, einzelne Ausstellungspavillons, Restaurants sind auf diesem Parkgelände zu einem machtvollen Akkord zusammengefaßt. Ein neuer, breiter Boulevard zieht sich von hier unter Einbeziehung des bestehenden Square Ruault nach der Porte de Paris, von da parallel dem Boulevard de la Liberté gegen die Citadelle. Ungefähr in der Mitte dieses großstädtischen Parkstreifens ist auf der Nordseite das neue Rathaus mit dem charakteristischen Belfried (beffroi) geplant. In der Axe des Rathauses an der Place Sébastopol steht die „Bourse du Travail" als Mittelpunkt eines neu sanierten Quartiers.

Die neuen Hotels für die Beherbergung der Fremden reihen sich zu beiden Seiten des neuen Boulevards, nach dessen Durchschreiten wir die mächtigste Dominante, das Wahrzeichen der Stadt: die Stadtkrone, erleben. Auf dem Hofe der altehrwürdigen Citadelle erhebt sich der mächtige Zentralbau, das Symbol der Solidarität des ganzen Volkes.

Zu Füßen der Stadtkrone dehnt sich in der Mulde von Lambersart die neue Universitätsstadt aus. In der Achse des monumentalen Wasserbeckens liegt das Hauptgebäude, die Volkshochschule mit den großen Hörsälen.

Seitlich aufgereiht finden wir die Fakultäten und Institute mit ihren Laboratorien und Nebengebäuden, sowie die Akademien für die bildenden Künste und Musik.

Diese ganze Stadt der Wissenschaft und der Kunst ist inmitten eines weiträumigen Parkes gelegen, der außer dem großen Wasserbecken für die nautischen Spiele ausgedehnte Sportanlagen für die akademische Jugend enthält.

Selbstredend läßt sich ein so weit gestrecktes Programm nicht von heute auf morgen verwirklichen, seine Realisierung wird vielmehr das Werk von Generationen sein.

2. Die Wohnstädte.

In Groß-Lille können die Wohnbezirke auf den etwas erhöhten Gebieten nahe der Geschäftsstadt angelegt werden. Als Zentren hierfür hatten wir durchwegs die Außenforts in Aussicht genommen. Um diese überhöhten Zentren gruppieren sich die eigentlichen Wohnstätten, die mit Grün durchsetzt und umgeben sind. Auf diese Art und Weise wird die City mit dem weiteren Anwachsen der Stadt von einem Kranze blühender und schöner Wohnstätten eingerahmt. Für diese Wohnstätten sind Bauordnungen zu erlassen, die über die Zulässigkeit der Überbauung der Grundstücke, die Art der Bebauung und die Stockwerkzahl verfügen.

Während im Kern dieser Zentren, in denen die Verwaltung und Wirtschaftsgebäude vereinigt sind, zur Überhöhung der Konfiguration des Geländes vier Stockwerke nicht nur zuzulassen, sondern sogar nach einheitlichem Plane vorzuschreiben sind, sind an der großen Gartenstraße, welche die Zentren der verschiedenen Wohnbezirke verbindet und an den Plätzen und Hauptstraßen drei bis vier Stockwerke, und in den übrigen Gebieten zwei Wohngeschosse zuzulassen. Die Überbauung steigert sich demnach in der Höhe gegen das Zentrum und verstärkt damit die Wirkung der Bekrönung der höchsten Punkte rings um die City. Für die einheitliche und schöne Durchbildung der großen Gartenstraße sind besondere Vorschriften zu erlassen.

Längs der großen Automobil- und Hauptverkehrsumgehungsstraße dürfen Wohngebäude bis höchstens auf 40 m an dieselbe herangerückt werden.

An diesen Wohnbezirken befinden sich Arbeiterkolonien westlich des Zentralrangierbahnhofes und östlich und westlich des Industriegebietes. In diese Kolonien sind Gemeinschaftsmittelpunkte, Volksgebäude, Versammlungshallen, Bibliotheken, Spiel- und Sportplätze, Bäder usw. einzugliedern, auf daß diese zu Bildungsstätten und wirklichen Erholungsstätten für den Arbeiter werden. Die Gartenflächen pro Wohnung betragen im Durchschnitt 200 qm, für vermehrten Bedarf mehrköpfiger Familien ist Pachtland in nächster Nähe freizuhalten. Über die weitere Versorgung und Verpflegung der Kolonien lassen wir uns in den Freiflächen weiter aus. Die Kolonien sollen derart finanziert werden, sei es auf genossenschaftlichen Wege, sei es durch staatliche Mittel, oder durch die Fabrikherren, daß die Zinsen den Arbeiter nicht stark belasten, und daß das Haus nach einer Anzahl von Jahren in das Eigentum des Arbeiters übergeht. Dadurch wird das Interesse des Arbeiters ungewöhnlich gesteigert und das Haus viel besser unterhalten.

V. Freiflächen.

Die allgemeinen Grundsätze über die Ausscheidung der Freiflächen sind schon so oft erörtert worden, daß wir darüber hinweggehen können. Erwähnen möchten wir nur, daß wir auf die Erhaltung großer landwirtschaftlicher Gebiete, sowie auf die Erhaltung der Bauernhöfe und der alten, guten Anlagen großen Wert gelegt haben.

Die Freiflächen selbst sind in der Hauptsache als große radiale Grünflächenkeile ausgebildet worden, die bis zu dem die City umgebenden Grüngürtel vorstoßen. Dieser letztere wird sich an Stelle der eigentlichen Befestigung — soweit dieselbe nicht für die Erstellung billiger Wohngelegenheiten beansprucht wird (es sind hierfür 25 Prozent der Grundfläche reserviert) — und der anschließenden „Zone militaire“ ausbreiten. Soweit die bestehende Bebauung es zuließ, sind zudem schmälere Grünstreifen und Promenaden in und durch die City selbst vorgetrieben worden, worunter namentlich der bereits erwähnte 60 m breite, neue Boulevard, der vom Messeareal über die „Porte de Paris“ nach der Zitadelle führt, hervorzuheben ist.

In diesen keilförmigen Freiflächen und vornehmlich auch in dem die City umschließenden grünen Ring haben wir in Anpassung an die bestehende Bewachsung reichlich Anlagen für Erholung und Sport projektiert. Es war dabei das Bestreben maßgebend, im Sinne neuzeitlicher Gartenkunst räumlich zu wirken. Die beigefügten Abbildungen dürften diese Absicht am besten illustrieren.

Zu erwähnen ist noch, daß die Freiflächen nicht ausschließlich für die Landwirtschaft oder für Park- und Sportanlagen reserviert sind, sondern daß wir auch sehr lichte Bebauung, wie sie z. B. die zahlreichen großen Herrschaftssitze mit minimer Überbauung darstellen, ferner Spitalanlagen, Ausstellungsparks, Friedhöfe usw., darin einbeziehen.

Den breitesten Freiflächenkeil haben wir westlich der City der Landwirtschaft überlassen. Dieses Gebiet wird heute vorwiegend für den Anbau von Urprodukten verwendet und soll seinem Nutzen nicht entzogen werden. Es versteht sich von selbst, daß die projektierte landwirtschaftliche Schule in dieses Gebiet verlegt wird. Anstoßend an die landwirtschaftlichen Reservate haben wir die Arbeitersiedlungen disponiert. Entweder können die Arbeiter dieser Siedlungen ihren größeren Bedarf an landwirtschaftlichen Produkten direkt vom Bauer beziehen, oder aber es werden größere von einem Verbande erworbene Gebiete von Berufslandwirten für die Kolonien bearbeitet. In gleicher Weise wird sich die Versorgung mit Milchprodukten ergeben.

Auch in das Gebiet der Behandlung von Freiflächen gehört die Forderung, in den Wohnquartieren durch weiträumige Bebauung, dem intimen Reiz der Verwachsung von Haus und Garten zuzustreben. Nach amerikanischem Beispiel möchten wir beantragen, die Grundstücke nicht mit Zäunen und Hecken gegeneinander abzuschließen, sondern offene und freie Vor- und Innengärten anzulegen und vor allem auch auf gute Bepflanzung zu halten. Bei einigem Verständnis und gutem Willen dürfte damit sicher Erstaunliches zu erreichen sein.

HERMANN JANSEN UND SEINE SCHULE.

Hierzu die Tafeln 5—8.

Unter denen, die den neuzeitlichen Städtebau in Deutschland begründet und durch ihre praktische Arbeit die volkswirtschaftliche und kulturelle Bedeutung dieser Materie aufgezeigt haben, steht Hermann Jansen mit an erster Stelle.

Widerstände, wie sie sich aus dem Lager der eifersüchtigen Hüter und Bewahrer des Überkommenen stets allem Neuen, Untraditionellen, Voraussetzungslosen entgegenzustellen pflegen, haben ihm den Weg schwer gemacht, doch nicht verhindern können, daß seine Arbeit in immer weiteren Kreisen Zustimmung und Anerkennung fand, nicht zuletzt im Auslande. Hermann Jansen gilt heute mit Recht als ein Vorkämpfer des neuzeitlichen Städtebaues Europas und es ist immer wertvoll, sich in seine Planungen zu vertiefen, die in zunehmendem Maße an Reife und Entgültigkeit gewinnen.

Wir bringen zunächst von seinen Arbeiten aus den letzten Jahren das Beispiel einer Kleinsiedlung und zwar einer Siedlung der Heimstätten-Gesellschaft **Berlin-Wittenau** (Taf. 6). Es lag hier die durchaus nicht seltene und leichte Aufgabe vor, einen abgeschlossenen Geländeteil im Anschluß an vorhandene Straßen mit gleichartigen Wohnungen bei annähernd gleicher Gartengröße zu bebauen. Die große Zahl gleichartiger, meist als Doppelhäuser geforderter Wohnstätten, von denen jedes Häuschen für sich allein als Baumasse nicht recht lebensfähig ist, zu Einheiten zusammenzufassen, durch geschlossene Massen den aufgelösten Reihen ab und zu Halt zu geben, durch feine Bewegung der Straßenführung die Häuser zu Raumbildern zu formen und den Straßenwandungen sinnvolle, dem Auge sich klar einprägende Gliederung zu geben: Das sind einige Hauptgrundsätze, die man an diesem kleinen, aber sehr durchgereiften Plan ablesen

Abb. 3. Charlottenburg-Westend, Grünstreifen mit Einzelhäusern.
Vorschlag von Prof. Dr.-Ing. Hermann Jansen-Berlin. (Vgl. Tafel 5.)

kann. Wenige, auf das äußerste Mindestmaß beschränkte Straßenzüge, die nicht willkürlich, sondern gesetzmäßig geführt sind und kaum von der Geraden abweichen, teilen das Gelände auf, die Hauptwege sind, um dem Auge klar erfaßbare Längen zu bieten, in der Mitte leicht abgebogen, zugleich ist an diesem Knickpunkt entweder durch Zusammenfassen der Häuser zu Gruppen oder durch platzartige Erweiterung eine Trennung der Straßenhälften bewirkt, so daß der Beschauer von Bild zu Bild, von Eindruck zu Eindruck wandert. Geschlossene Blocks schützen nach den Verkehrsstraßen und nach dem freien Felde im Norden zu diese „Wohnnester" und besonders auch den Spielplatz. In diesem Platz, dessen klare, geschlossene Anlage und bewußt nicht von teuren Straßen eingefaßte Fläche sich noch fürs Auge durch die unmittelbar anstoßenden Gärten erweitert, findet die bescheidene, aber bis in die letzten Einzelheiten durchdachte Anlage ihren Abschluß. Es ist auch hier absichtlich vermieden, bei der Durchbildung die Mittel des geschichtlichen Städtebaus, seien sie malerisch-romantischer Natur oder seien es die strengeren Figuren des 18. Jahrhunderts, äußerlich auf die gänzlich veränderten Aufgaben der heutigen Kleinsiedlung anzuwenden.

Wenn der Plan von Wittenau für die der Eigenart entsprechende Gestaltung einer straff zusammengehaltenen Kleinsiedlung bezeichnend, ist so zeigt der größere Entwurf für Charlottenburg-Westend (Tafel 5), wie Jansen die Aufgabe einer großstädtischen Erweiterung in der Stadtnähe anfaßt. Es ist das Teilstück eines noch größeren Entwurfes und umfaßt die Bebauung des südlich von der Spandauer Chaussee, nördlich von der Berlin-Hamburger Bahn, östlich von Wasserwerken und Friedhöfen begrenzten hoch gelegenen Geländezwickels. Bezeichnend ist, wie Jansen dem großen Durchgangsverkehr nur wenige, aber schlank durchgeführte sichere Wege zuweist, wie er in diese Hauptverkehrsstraßen — man beachte die Spandauer Chaussee — nur drei oder vier auf die Straßenbahn-Haltestellen genau eingestellte Querstraßen einmünden läßt, damit der Auto- und Straßenbahnverkehr — denn auf diesen kommt es an — auf die Blocklänge von etwa 400—500 m in schnellem Tempo unbehindert durchgehen kann. Hinter diesen schützenden Blocks teilen zahlreiche Nord-Südstraßen die Wohnviertel und führen auf die Grünfläche, die sich in stattlicher Breite, aber im langen Fluß frei geführter Linien geschlossen und nur einmal durch den notwendigen Durchgangsverkehr zerschnitten, quer durch das Gelände zieht. Dabei schließt sie sich geschickt einer Mulde an, die am Rande von einer hoch liegenden, das Gelände um mindestens 15 m überragenden Reihe wertvoller Einzelhäuser bekränzt ist. An sorgfältig ausgewählten Stellen, dem lärmenden Verkehr entrückt, ist Gelegenheit zu architektonischen Höhepunkten gegeben, ohne daß dies etwa ganz bestimmte Gebäude zu sein brauchen. Ob einmal wirklich eine Schule, eine Kirche oder nur eine in den Baumassen gesteigerte Wohnhausgruppe dorthin kommt, bleibt sich gleich; es wird aber hier keineswegs der Fall eintreten, daß der unglückselige Schmuck- oder Architekturplatz ewig auf die in seiner Zirkelmitte projektierte Kirche zu warten braucht, also oft jahrzehntelang Torso bleibt. Flüssigkeit und Beweglichkeit müssen in unserer schnellebigen Zeit jeden Bebauungsplan auszeichnen und Jansen selbst verlangt, daß jeder Plan alle 10 Jahre

nachgeprüft werden müsse. Sehr bemerkenswert ist auch, wie der spitze Winkel — das Kreuz aller Städtebauer — geschickt vermieden oder unschädlich gemacht ist und wie an der von Osten nach Westen führenden Spandauer Chaussee durch quergestellte Häuser eine Besonnung der Wohnungen erreicht ist. Sehr lehrreich ist auch der Vergleich der klaren, ruhigen Block- und Straßenführung auf dem Jansenschen Teilentwurf mit den schon bestehenden städtebaulichen Gebilden südlich der Spandauer Chaussee. Entweder zeigen diese ein ödes Rechteckschema — noch dazu mit falschen Ost-Weststraßen — oder sie ergehen sich, was noch schlimmer ist, einer schon verflossenen Mode folgend, in grotesken Krümmungen; beide treiben hier Verschwendung mit Straßenland.

Endlich bringen wir noch drei Beispiele — Entwürfe von Studierenden — aus Jansens Tätigkeit als Lehrer des Städtebaus an der Technischen Hochschule zu Berlin—Charlottenburg. Er hat bei den Übungen den Versuch gemacht, den Studierenden die Aufgaben unmittelbar aus der Praxis zu stellen auf Grund von Unterlagen, die vielfach aus seinem eigenen Arbeitsbereich stammen und von ihm selbst zum Teil schon bearbeitet wurden. Es ist bei der Eigenart des Städtebaus, der seine Lösungen von Fall zu Fall auf Grund der sachlichen Gegebenheiten des Geländes, des Verkehrs usw. gestaltet, nicht leicht, ein System auszuarbeiten, das man als Kompendium mit nach Hause nehmen könnte. Aus diesem Grunde werden dem Studierenden die unbedingt notwendigen Anweisungen bei der Entwurfsarbeit selbst gegeben und nur durch gelegentliche Vorträge und Vorführungen wird die Anschauung und die Erkenntnis geweitet. Im wesentlichen aber wird der Schüler bei der Entwurfsarbeit selbst ausgebildet und durch wiederholte, oft mühsame Umarbeitung des Entwurfs zu methodischem, diszipliniertem Denken, so wie es die Praxis fordert, gezwungen — obgleich dieses Verfahren von den Studierenden durchaus nicht immer als bequem empfunden wird. Dabei werden die zeichnerischen Eingriffe des Lehrers auf ein Mindestmaß beschränkt und so aus dem Studierenden herausgeholt, was irgend herauszuholen ist. Bei einer solchen Durchdringung der Aufgabe lernt der junge Architekt auf jeden Fall die Grundsätze kennen, nach denen die einzelnen Gebäude, wie eine größere Gruppe richtig und wirkungsvoll in den Stadtkörper oder in die Landschaft gestellt werden. Gleichviel, ob er künftig als Städtebauer oder Architekt tätig ist, wird er bei jeglichem Planen auf die großen Fehler hingewiesen, die die letzten Jahrzehnte allenthalben bei Auswahl der Lage für die wichtigsten öffentlichen und privaten Gebäude machten. Vor allem lernt er beim Planen der Stadt und ihrer einzelnen Teile die Wichtigkeit der sozialen, gesundheitlichen und wirtschaftlichen Anforderungen schätzen, Forderungen, denen jene Zeit überhaupt kein Verständnis entgegenbrachte.

Wenn das Wort von der grauen Theorie und vom goldenen Baum des Lebens irgendwo gültig ist, dann gewiß in unserem Beruf. Weit muß der Gedanke abgewiesen werden, daß unsere technischen Hochschulen auf die Erlernung unmittelbar verwertbarer, praktischer Fertigkeiten eingestellt werden sollen. Aber die Eigenart des künstlerisch-technischen Studiums wird auch besondere Lehrmethoden bedingen, und ein Bauwerk wie ein Bauplan entsteht sicherer durch Zusammenwirken von Auge, Hirn und Hand als durch Zusammenlegung noch so fleißig zusammengetragener Einzelergebnisse und Rezepte. So wie Ostendorf es für die Architektur erkannt hat, so gilt es auch beim Städtebau, von der einmal erfaßten Gesamtidee auszugehen und darnach die Einzelheiten zu gestalten. Dieses Gestalten eines charakteristischen Baugedankens darf aber nicht künstlich mit gewaltsam herangeholten Mitteln versucht werden, die in Wirklichksit doch nicht in Frage kommen, sei es wegen der Unwirtschaftlichkeit, sei es wegen der Einfachheit der Aufgabe, Berücksichtigung des Geländes oder aus anderen Gründen. Alles Effekthaschende, sogenannte Großzügige bleibt vermieden.

Hiernach möge man die mitgeteilten drei Studienentwürfe beurteilen und entscheiden, ob Jansen als Lehrer trotz der Kürze seines Wirkens den Erfolg gehabt hat, der ihm als gestaltenden Künstler bereits in zunehmendem Maße geworden ist.

M. Hane

STADTBAUKUNST UM 1800.

Von Prof. Dr. A. E. BRINCKMANN.

Man kann den internationalen europäischen Klassizismus negativ und positiv werten, je nachdem man seine Erscheinung gegen das vorhergehende Kunstschaffen des Barocks und Rokokos abmißt, oder man ihn als eine geistige Disziplin mit bestimmtem Willen ansieht. Lebe ich mich in das baukünstlerische Gestalten des 18. Jahrhunderts ein, lerne ich jene Schöpfungen begreifen, wie sie in noch fast unbekannter Fülle besonders Deutschland bietet, die Bauten von Welsch, Balthasar Neumann, den Dientzenhofer und den Wiener Architekten, so will es scheinen, als ob die Baukunst des Klassizismus ein Zurückgehen, ein Erschöpfen der künstlerischen Potenz darstelle. Jenes überquellend Reiche, jenes Schwelgen in Raumphantasieen und jener große orgiastische Rausch, in dem sich Baukunst, Skulptur und Malerei eng verbinden, weichen und machen einer klaren und sehr besonnenen Art des künstlerischen Denkens Platz. Man muß deutsche Städte wie Würzburg, Bamberg, Fulda kennen, muß in ihnen geatmet und gelebt haben, um die Negation, die im Klassizismus steckt, empfinden zu können: es ist, als ob sich die kühle Klarheit des Herbstes über den Reichtum des südlichen Sommers breite.

Trotz aller Wehmut werden der Historiker wie der Künstler aber auch nach dem Positiven suchen, das sich in den Leistungen des Klassizismus darstellt. Dieses Positive entwickelt sich aus Strömungen, die weit in das 18. Jahrhundert hineingreifen. Denn der Klassizismus beruht im wesentlichen auf der Entwicklung des Intellektualismus, der zum erstenmal nachdrücklich schon die französische Kunst des ausgehenden 17. Jahrhunderts beeinflußt. Intellekt sucht nach innerer Ordnung und Logik von Entwicklungen. Intellekt sucht sich Probleme, wie sie im baukünstlerischen Schaffen auftreten, in eindeutiger Weise klarzumachen und gibt etwa eine Raumkomposition nicht als orgiastische

Abb. 4. Paris, Place de la Concorde. Von Gabriel (ausgeführt 1753—63).

und Pompeji aus, sucht nicht zufällig Zugang zu den fernen Wundertaten ägyptischer Baukunst. In all dieser wissenschaftlichen Arbeit treibt intellektueller Kunstwille.

Kurz gesagt, der Verstand verlangt nun, sich Rechenschaft zu geben über die Grundprobleme der Baukunst, über Plastik und Raum[1]), die die vorhergehende Zeit mit Instinkt und Gefühl zu äußersten Leistungen getrieben hatte. Es ist eine bekannte psychologische Tatsache: das persönliche Leben wird in rasendem Tempo durch eine Fülle von Erlebnissen hindurchgetrieben, Instinkt und Gefühl entscheiden richtig; hinterher sucht der kühle Verstand nach Ordnung, eliminiert und vereinfacht, glaubt schließlich das System dieses ganzen rauschenden Werdens

Schaustellung, sondern rechnerisch erlebbar. Intellekt erweitert den Betrachtungskreis über die Gegenwart hinaus und sucht im Bestreben, der Zukunft Wege zu weisen, nach Analogien in der Vergangenheit. Intellekt führt zur geschichtlichen Betrachtung und bietet dem gestaltenden Künstler den ganzen Reichtum früherer Kunstepochen zur kritischen Auswahl dar. Die seit der Renaissance immanente Sehnsucht nach der Antike gewinnt nun mit einemmal festes Fundament. Man gräbt nicht zufällig Herkulanum

in kurzen klaren Zügen umreißen zu können. Auch er arbeitet negativ wie positiv: das unfaßbar lebendige Leben weicht, schlicht und klar aber kommen die Grundgesetze allen Handelns heraus. Sie tragen in sich das Erstarrende des Schemas, aber dieses Schema ist doch schließlich die vereinfachte Grundform allen Werdens. Hieraus folgt nun ein weiteres: die künstlerischen Grundanschauungen des Klassizismus, in der Baukunst sein Verhältnis zu den beiden Grundformen des künstlerischen Gestaltens Plastik und Raum, drängen nach letzter Klarheit und Vereinfachung und sind so unendlich viel leichter erlernbar, als jene auf Instinkt und Gefühl beruhenden Formgebungen des Barocks und Rokokos. Hierauf beruht die starke schulbildende Tradition, die dem Klassizismus innewohnt und die sich über das ganze 19. Jahrhundert bis in das 20. Jahrhundert hineinerstreckt. In einer Stadt, die wie Kopenhagen ihre Ausprägung in dieser Zeit erhalten hat, wird eine solche Tradition mit innerlichem Recht stets lebendig bleiben.

Ich möchte hier an einer Anzahl von Beispielen aus verschiedenen Städten Europas zeigen, welche Korrekturen der Klassizismus auf dem Gebiet der

Abb. 5. Paris, Place de la Concorde. Von Durand (Entwurf 1805).

[1]) Über diese Grundformen, ihre Gesetzlichkeiten und gegenseitigen Beziehungen in Baukunst, Skulptur und Malerei handelt des Verfassers „Plastik und Raum“, München 1922.

Stadtbaukunst an den Schöpfungen des 18. Jahrhunderts macht, weiterhin aber, welche besonderen Formprinzipien er positiv schöpferisch entwickelt. Sollen diese auch in keiner Weise vorbildlich sein, verlangt auch die moderne Stadt, unter ganz anderen Gesichtspunkten betrachtet zu werden, so werden diese Beispiele doch trotz aller Beschränkung stets einen großen Wert für die Erziehung der architektonischen Vorstellungen gerade jüngerer Architekten behalten. Ich beginne mit einfachen Platzräumen, gehe dann zur Verbindung von Platz und Straße über, wobei ein Blick auf die Einordnung von Monumentalbauten geworfen werden kann, und möchte schließlich für die klassizistische Stadt als Gesamtorganismus einige Beispiele bringen.

Abb. 6. Karlsruhe, Marktplatz. Entwurf 1787 von Pedetti aus Eichstedt.

Die Place de la Concorde von Paris, wie sie heut besteht, hat zwar Mitte des 19. Jahrhunderts einige entstellende Veränderungen durchgemacht, darf aber doch als eine Schöpfung des französischen Rokokos gelten. Sie wurde angelegt 1753—63 von J. A. Gabriel nach einem Plan, der eine Kombination verschiedener Konkurrenzentwürfe war. Der Platz wird gefaßt durch die Stützmauern der Rampen des Tuileriengartens, durch die beiden Bauten rechter Hand, zwischen denen die heutige Rue Royale gegen die Madeleinekirche führt, gegenüber dem Eingang durch die Baumwand der 1754 angepflanzten Champs-Elysées. Auf der vierten Seite bleibt der Blick frei gegen die Seine, über die eine Brücke gespannt ist. Die Höhe dieser Platzwand genügt nicht, um die Platzanlage als Raum wirksam zu machen, selbst die vertieften (heut zugeschütteten) Gräben befestigen nur die Platzfläche, ohne die Raumwirkung zu schließen. Das hat die Zeit wohl empfunden. Der französische Architekturtheoretiker Laugier schreibt in seinen Observations sur l'Architecture 1765: „Entourée de jardins et de bosquets, elle ne présente que l'image d'une esplanade embellie au milieu d'une campagne riante, et d'ou l'on apperçoit divers Palais dans l'éloignement.“ Vierzig Jahre später macht der französische Theoretiker J. N. L. Durand in seinem Précis des Leçons d'Architecture (Paris, Band II, 1805) einen Vorschlag zur Umgestaltung des Platzes, den ich nach seinem Buch abbilde: Die einfachste Grundrißform, das Quadrat, wird nun gewählt und der zentrale Raumcharakter durch ein großes Triumphmonument in der Mitte, vier Brunnen in den Ecken markiert. Hallen mit vier Reihen gleichmäßiger Säulen — im Barock wäre als Vergleich

Abb. 7. Karlsruhe, Marktplatz. Entwurf von Weinbrenner (um 1800).

Abb. 8 und 9. Turin, Piazza Vittorio Emanuele (1810).

1826 den architektonischen Charakter der heutigen Stadt bestimmt hat. Das für den Marktplatz bestimmte Gelände ist in zwei ganz gesonderten Plätze zerlegt. Ein Vorplatz gegen die zum Schloß führende Straße zu mit niedrigen Kaufbuden gefaßt, in der Mitte ein zentralisierender Brunnen; dann der eigentliche Repräsentationsplatz mit Rathaus und achsenrecht gegenüberliegender Kirche, gestreckt rechteckig, aber doch durch die Bauten wie den Obelisken in der Mitte zu einem in sich ruhenden Zentralraum umgewandelt. Wie der Barock verschiedene Plätze verband, möge man wiederum an der Piazza di S. Pietro oder der schönen Platzgruppe von Nancy vergleichen. Auf diesen Plätzen des 17. und 18. Jahrhunderts wird man sogleich in den Rhythmus der Raumfolge hineingezogen, ein Bewegungsstrom durchzieht das Ganze, das Einzelne hat nur Sinn im Zusammenhang. Hier dagegen werden die einzelnen Teile klar und deutlich von einander geschieden, in sich fest ausgeprägt, und wenn gerade auch bei Weinbrenner die optischen Maßstabbeziehungen der großen Bauten sehr sorgfältig gegeneinander abgewogen sind, wachsen doch auch die plastischen Massen nicht so schwungvoll zusammen wie in dem sehr viel naiveren, doch instinktmäßiger komponierten Entwurf Pedettis. Bei der späteren Ausführung wurden beide Plätze doch zu einem zusammengezogen.

die Piazza di S. Pietro zu Rom von Bernini 1656—67 heranzuziehen — umgeben den Platz, Ausgänge in den vier Seitenmitten lassend. Die schönen Kurven am Ausgang des Tuileriengartens, jene fer à cheval-Anlage, ist verschwunden, und selbst die Fassaden neben der Rue Royale sind klassizistisch abgeschliffen worden. Das mutet alles nüchtern, poesielos an, aber eins ist doch erreicht. Der Platzraum ist zu einer unbedingt klaren, eindeutigen Raumform entwickelt worden. Er verhält sich zu dem Rokokoplatz wie die Bestimmtheit des linienstrengen klassizistischen Ornaments zu den sprühenden Motiven des Rokokoornaments. Erinnerungen an antike und Renaissancemarktplätze, wie sie etwa der Theoretiker Alberti forderte, stellen sich ein und beweisen den historisierenden Charakter des Klassizismus.

Der Ausbau der badischen Residenzstadt Karlsruhe verlangte nach einem Marktplatz. Es sind durchaus noch Barockgedanken, die der aus dem kleinen deutschen Städtchen Eichstädt kommende Italiener Pedetti 1787 in Vorschlag brachte. Eine große Nische, im Grunde sich einrundend und schließlich in einer bedeutsamen Straßenperspektive geöffnet. In diesen Grund das plastische Schwergewicht verlegt, Kuppelbauten mit Türmen auf beiden Seiten des Platzes, also Betonung der barocken Tiefenachse, die auch über den Platz hin durch Brunnen und Denkmale begleitet wird. Der Zentralisierung des Raums wird mit Nachdruck entgegengearbeitet. Gegen 1800 ist dann der Plan des badischen Architekten Weinbrenners entstanden, der in längerer Bautätigkeit bis zu seinem Tode

Noch arbeitet Weinbrenner mit plastischen Kontrasten. Der echte klassizistische Platz sucht auch hier die einfache und klare Form. Der geschlossene Raumcharakter einer Platzanlage scheint die einheitliche Wandung zu verlangen. Ganz gleichmäßige Architekturen umgeben ihn, höchstens ein leichter Rhythmus wird in niedrigen Giebeln und flachen Risaliten angedeutet. In Turin geben Entfestigung der Stadt und Brückenbau über den Pofluß 1810 die Veranlassung zur Anlage der heutigen Piazza Vittorio Emanuele. Ursprünglich sollte sich ein mächtiger arkadenumgebener Rechteckplatz mit seiner Längsachse parallel zum Fluß legen, gegen diesen nicht geöffnet, sondern durch einen schmalen Häuserblock getrennt. Die Hauptstraße hätte gegenüber der Flußseite in den Platz münden sollen, also in der Mitte einer der beiden Langseiten, ihre Raumöffnung wäre aber durch die starke Wirkung der breiten Platzfassaden übertönt worden. Auch die Öffnung zur Brücke hin in der Mitte der anderen Langseite wäre in ihrer Wirkung dadurch beschränkt worden. Der Platz hätte also, trotzdem er am Ende der die Stadt zum großen Teil durchziehenden Hauptstraße lag, geschlossenen und zentralisierten Charakter gehabt. Die alten Barocktraditionen wirkten in Italien zu stark nach. Man tauschte bei der endgültigen Ausführung die Achsen des Platzes, so daß nun die Platzlängsachse die Bewegung des Straßenzuges fortsetzt. Man öffnete die ganze Platzwand gegen den Fluß, man fing Perspektive der Landschaft ein, barocke Ferne wird lebendig, man führte aber doch, gewissermaßen solche barocken Rückfälle bereuend, den Zentralbau der Gran Madre di Dio 1818—35 auf, der

unbewegt die Bewegung in die Tiefe zum Stehen bringt.

Hier ist schon das Entscheidende über das Verhältnis von klassizistischen Plätzen und Straßen angedeutet. Beide spannen sich nicht in eine Achsenbewegung ein, sondern sie bestehen schließlich doch als architektonische Schöpfung für sich. Höchst lehrreich sind für diese Änderung die Straßen- und Platzanlagen der schönsten englischen Stadt Bath. 1725 zeichnete John Wood den endgültigen Plan für die Erweiterung der Stadt nach Norden zu. Hier hat man eine ganze Folge von Straßen und Plätzen, ausgehend von dem quadratischen Queens Square, der in seinem Niveau leicht gegen Norden aufsteigt — also Bewegung in der Platzfläche — dann folgt mit stufenartiger, starkschattender Dachsimslinie stark ansteigend die Gay Street, gegen den kreisrunden Zirkus mündend, der im Todesjahr des Architekten 1754 begonnen wurde. Doch wieder ist diese an sich ruhige Raumform in Bewegung gebracht, wenn auch solche Bewegung in dem stets klassizistisch empfindenden England sich nicht mit italienischem oder deutschem Barock messen läßt. Die Straße stößt über den Platz sich gabelnd hinweg, und getragen durch den Emporstieg der Gay Street eilen Blick und Schritt über den Zentralplatz zu den Ausgängen hin. Als Endigung der links hinausführenden, wieder leicht steigenden Brock Street erscheint der wundervoll mit Palladianischer Kolossalordnung gefaßte halbovale Royal Crescent. Eine sinkende grüne Fläche dehnt sich vor ihm aus, in der Tiefe erscheint die Stadt. Innigste Beziehungen verbinden die einzelnen Raumabschnitte, trotzdem die Komposition mehrmals die Achsenrichtung verändert. Die zweite große Erweiterung von Bath leitete der Bau einer steinernen Brücke über den Avon von Robert Adam 1770 ein. Bis 1782 entwarf auch Adam die Pläne für die Stadterweiterung jenseit des Flusses, doch wurde sie erst später von Baldwin und Eveleigh durchgeführt. Und obgleich hier nun Laura Place, Great Pultney Street, Sidney Place in einer Achse liegen, bringen doch diese einzelnen Raumabschnitte ihre Wirkungen nicht in ein Konzert, vielmehr sondern sie sich nach Möglichkeit gegeneinander ab. Der Laura Place öffnet sich im Achsenkreuz nach vier Ecken gleichmäßig. Die Straße hat zwar gleiche Architekturen, steht aber durch ihre Breite in keinem rhythmischen Spannungsverhältnis zum Platz. Endlich wird der Sidney Place durch die einmündenden Straßen in sich zentralisiert, ihm fehlt vollkommen der Nischencharakter, der den Bewegungsstrom der Straße auffängt. Alles das auf ebener Fläche angelegt, ohne das Steigen und Wachsen, wie es den Eindruck der nördlichen Stadterweiterung bestimmte. Man bemerkt noch weitere Kreis- und Quadratplätze, die voll-

Abb. 10. Bath, Entwurf von Wood (1725) und Adam (1782).

Abb. 11. Bath, Laura Place und Pultney Street. Von Baldwin und Eveleigh (Ende 18. Jahrh.).

Abb. 12. Nantes, Quartier Graslin. Von Crucy (1785—1789).

Jene entscheidende Wendung vom Rokoko zum Klassizismus in der Raumkomposition stellt sich auch bei der Anlage der Place Graslin und dem anschließenden Cours de la République ein, die in Nantes (Westfrankreich) in den Jahren 1785 bis 1789 von Crucy geschaffen wurden. Achsenbeziehungen bestehen, aber die Verbindungsstelle beider Plätze ist jetzt kein fester Knoten, sondern ein sehr zerbrechliches Gelenk geworden. Sie selbst beginnen ein Sonderleben zu führen, das sich auch in ihrer rein praktischen Funktion ausspricht: der Theaterplatz, der die Zufahrtsstraßen sammelt gegen den Theaterbau, der Aufenthaltsplatz, der in geschickter Weise dem Durchfahrtsverkehr entzogen wird dadurch, daß an seinem Ausgang gegen das tiefere Gelände Stufen hinabführen. Schon beginnt auch das Verhältnis der Straßen zu dem sammelnden Platz ein ungeschicktes zu werden. Nur mit Mühe gelingt es noch, sie zum Schluß mit einigen Korrekturen symmetrisch gegen den Platz zu führen, doch steigt das Gelände gegen Norden an, senkt sich gegen Süden zur Altstadt. Der sozial-wirtschaftliche Charakter des anderen abgeschlossenen Platzes, der damit einer der ersten Innenblockspielplätze wird, darf nicht übersehen werden. Hier deutet sich eine Wendung in der Baugesinnung an, die von größter Bedeutung für die Folgezeit wird, dem 20. Jahrhundert neue Aufgaben stellt.

kommen isoliert und einzig in geometrischer Beziehung zu dem gesamten Planbild stehen. Klassizismus wendet sich mehr und mehr der Flächenteilung als allererstem Prinzip künstlerischer Verstandestätigkeit zu. Hier streift er bereits die Grenzen des rein geometrischen Stadtplans, der den Stadterweiterungen des späteren 19. Jahrhunderts zu so katastrophalem Verhängnis geworden ist.

Gleichzeitig in Nantes zu vermerken, wie das plastische Verhältnis zwischen Monumentalbau und einfachen Hausfassaden aufgefaßt wird. Bei großer Schlichtheit der Einzelformen nachdrückliche Kontraste, geschlossene Fassaden, offene Säulenhallen. Das Isolieren der Teile, das für den Klassizismus bezeichnend ist, kommt dem Hauptbau zu gute. Er beherrscht nicht allein die Situation, man erfaßt ihn auch sofort als den bestimmenden Eindruck, während etwa im Dresdner Zwingerhof deutsches Rokoko mit unendlichen Reichtümern kaum haushalten vermag.

Abb. 13. Nantes, Place Graslin. Von Crucy (1789).

Den klaren Verhältnissen innerhalb der Raumkörper entspricht dies klare Verhältnis der plastischen Körper, und zwar unter sich wie zum Raum. Linien und Flächen stehen in leicht kontrollierbaren geometrischen Verhältnissen zueinander. Man empfindet nicht so sehr den Körper des Monumentalbaus als Masse in einer Raumform stehend, wie seine Fassade als Begrenzung des Raums. Bedeutende Absichten und Unternehmungen finden sich für London nach jenen großen Entwürfen der Architekten des 17. Jahrhunderts Sir John Evelyn und Sir Christopher Wren erst wieder zu Beginn des 19. Jahrhunderts, als die Bevölkerung so zunahm, daß auch die Vorstädte statt ihres ländlichen einen städtischen Charakter annahmen. Mit der Anlage des Regent's Park im Nordwesten entstand in gleicher Zeit der Wunsch, eine Verkehrsader von jenem Stadtteil gegen die Themse zu öffnen. Dieser Durchbruch größten Stils, die heutige von Nash 1813 begonnene Regent Street, regte eine ganze Anzahl von Architekten zu Vorschlägen an. Die Wegführung war im ganzen festgelegt,

Abb. 14. London, Piccadilly und Regent Street (1812).

nur in Einzelheiten konnte sich individuelle künstlerische Anschauung äußern. So in der Versetzung oder dem Abbiegen der neuen Straße hinter Piccadilly. Nash wählte einen Viertelkreisbogen, den gleichmäßige fünfgeschossige Hausfassaden rahmen. Ein Projekt von 1812 eines unbekannten Architekten — es war ausgestellt während der Town Planning Conference 1910 zu London — läßt die Straße hier rechtwinklig umbrechen, schafft eine platzartige Erweiterung und errichtet auf dieser ein Monumentalgebäude, das die Bewegung zum Stehen bringt, die Abschnitte der Straße sondert, selbst aber in sich isoliert geschlossen bleibt, nicht mit dem Raum verschmilzt.

Die letzte und größte Anlage, die der italienische Architekt Carlo Rossi der Sohn einer in Rußland gefeierten neapolitanischen Tänzerin, für Petrograd schafft, ist das Alexandrinentheater, der Platz vor der Hauptfassade des Theaters, die Theaterstraße gegen die Rückfront und ihre Endigung gegen den Tschernischeffplatz, der sich als Nische gegen den Stromarm der Fontanka öffnet. Die ganze Anlage wurde 1828—1833 ausgeführt. Die Theaterstraße, in ihren Farben auf Gelb und Weiß abgestimmt, ist in architektonischer Gestaltung die gewaltigste einheitliche Straßenanlage, die die neuere Stadtbaukunst geschaffen hat. Vielleicht wird auch ein Rossi solche Ideen nur unter dem Einfluß der Antike, etwa der älteren Veröffentlichung Woods über Palmyra, gefaßt haben. Im übrigen Europa ist ihr zu dieser Zeit nichts auch nur annähernd gleichzustellen. Niemals aber würde der Barock eine Straße in solcher Weise gegen ein Monumentalgebäude auslaufen lassen. Jede Körperlichkeit dieses Gebäudes ist verschwunden, es wirkt nur noch als Fassadenwand, die den Straßenraum nach dieser Richtung abschließt. Ebenso würde es der Barock sich nie versagt haben, schon von dieser Straße aus das Vorhandensein der großen Platzanlage vor dem Theater ahnen zu lassen.

Abb. 15. Petrograd, Theaterstraße. Von Rossi (1828—1833).

Als letzte Synthese des gesamten baulichen Gestaltens steht die Stadt als Gesamtheit vor uns. Der Barock ging darauf aus, diese Gesamtheit als organische Einheit in ihrem untrennbaren Zusammenhang erscheinen zu lassen. Zum letztenmal sendet Weinbrenner mit seiner Planung für den Ausbau der Stadt Karlsruhe barockem Kunstempfinden einen Abschiedsgruß. Den Mittelpunkt der ganzen Anlage bildet der weithin sichtbare Schloßturm. Von ihm gehen 32 Strahlenstraßen aus. Ein Viertel dieses großen Kreises mit 9 Strahlenstraßen ist für die Stadt bestimmt. Die Mittelachse wird durch den Marktplatz besonders hervorgehoben, sie endigt gegen ein monumentales (heut verschwundenes) Tor. Kurz vor dem Tor eine Unterbrechung durch einen Kreisplatz, auf dem wohl ein Obelisk steht, der jedoch nicht durch ein Achsenstraßenkreuz zentralisiert wird. Schräg stoßen zwei Straßen in den Stadtkörper zurück. Dieses ganze Straßengerüst überspannt die Hauptstraße, die in beträchtlicher Breite die ganze Stadt senkrecht zur Achse der Schloßstraße durchzieht, an ihren Endigungen wieder Ansatzpunkte bildend für neue Strahlenstraßensysteme (später verbaut). Das ist alles glänzend gedacht, aber es wird doch nicht mehr mit der unentrinnbaren Suggestivität des Barocks vorgetragen. Sicher bleibt diese ganze Anlage nicht wirkungslos oder gar nur Plansystem, wiewohl ein Camillo Sitte behauptete. Wieder und wieder erinnert der Blick aus den Straßen gegen den lichten Schloßturm an die große Einheit dieses Stadtgebildes, wundervoll ist dieser Schloßplatz selbst mit den gleichmäßigen Arkadenhäusern am Rande, doch wird man nur vom Schloßturm selbst diese Einheit in ihrer ganzen Wirkung genießen,

Abb. 16. Karlsruhe, vom Schloßturm gesehen. (Nach einem Stich von Hoffmeister.)

Abb. 17. Ludwigslust. Von Busch und Berca.

während der Barock sie schon beim Durchschreiten voll hätte ausschöpfen lassen: Rom, Nancy, Potsdam.

Ludwigslust, dieses fast unbekannte mecklenburgische Städtchen, das seit 1760 emporwuchs, läßt vielleicht noch deutlicher die Spaltung erkennen. Schloßanlage, Schloßgarten, Bassin und Kirchplatz sind noch achsial komponiert, die weitere Entwicklung der Stadt mit der Schloßstraße bietet ein neues, isoliertes Motiv. Endlich leitet trotz mancher Feinheiten — Blöcke mit hoher Rand- und niedriger Innenbebauung — der von Nasmyth 1819 entworfene Teilbebauungsplan für Edinburgh über zu dem regelmäßigen Rasterschema, das unsere Stadtanlagen seit etwa 1830 beherrschen sollte.

Sieht man von hier aus auf die Entwicklung zurück, dann mögen gewisse Zweifel an der Entwicklungskraft des Klassizismus kaum zu unterdrücken sein. Seien wir gerecht: sie sind nicht durch die klassizistische Gesinnung bedingt, von der aus sehr wohl eine neue Entwicklung denkbar gewesen wäre. Waren doch die Grundformen des künstlerischen Gestaltens nach Raum und Plastik durch sie nur bereinigt worden, hätten diese doch sehr wohl den Grund für einen besonnenen Ausbau abgeben können. Der Grund für das erstaunliche künstlerische Versagen des 19. Jahrhunderts liegt vielmehr in der veränderten allgemeinen Lebenseinstellung, die wirtschaftlich-sozial, nicht mehr künstlerisch-individuell ist.

Abb. 18. Edinburgh. Entwurf von Nasmyth (1819).

EINE NEUE HAFENSTADT IN OSTASIEN.

Hierzu die Tafel 9.

Südlich der japanischen Inselgruppe öffnet sich die Riesenbucht des Yellow-See in den Stillen Ozean. An ihrem nordwestlichen Ende liegt, an der Südspitze einer Halbinsel, Port Arthur, Endpunkt der mandschurischen Bahn und weltbekannt aus dem japanisch-russischen Kriege. An Stelle dieses ehemals russischen Kriegshafens, der langsam der Zerstörung anheimfällt und dessen Einwohnerzahl und Handel unbeträchtlich ist, tritt der Hafen Dalny oder Dairen, der, ursprünglich eine russische Gründung, von den jetzigen Herrn, den Japanern, übernommen und ausgebaut wurde. In dem Reisewerke des deutschen Schriftstellers Alfons Paquet „Li oder Im neuen Osten“ (Rütten & Loening, Frankfurt a. Main) findet sich eine eingehende Schilderung der Stadt, die hier in folgendem wiedergegeben ist. Herrn Paquet verdankt ferner die Schriftleitung den hier abgebildeten Plan, der nicht nur den Text auf das glücklichste ergänzt, sondern zugleich einen bildhaften Eindruck übermittelt von der Idee einer Handels- und Hafengroßstadt, deren Ausführung in dem geplanten riesenhaften Maßstabe sämtliche vorhandenen Großsiedlungen des fernen Ostens in den Schatten stellen würde.

Der Plan der Stadt, von Herrn Paquet im einzelnen erläutert, ist für den deutschen Städtebauer in mancher Hinsicht von

großem Interesse. — Das Anlagesystem des Hauptkerns der Stadt, der sich um den central circle bildet, scheint von amerikanischen Planungsmethoden beeinflußt und in der starren Durchführung einer schematischen Radialstraßenführung verkehrs- und wohntechnisch wenig günstig. Ähnliche Eindrücke erwähnte ich bereits bei der Besprechung der Fordschen Planung für den Wiederaufbau von Reims. Der Zentralplatz, auf den sich alle Radialstraßen zusammenziehen, ist nur mehr ein Planungspunkt als das wirkliche Herz der Stadt. Denn diese Stadt hat gar kein eigentliches Herz, wie wir das von deutschen Städten ausnahmslos gewohnt sind, sondern Dalny ist eine Komposition von Stadtgruppen, deren jede ihren besondern Zweck zu erfüllen hat und deren Verbindung untereinander oft recht locker ist. Da ist die Hafenstadt, der Handelsstadtteil, die Verwaltungsstadt, die Europäer-Wohnstadt, schließlich im Westen chinesische Arbeiterstädte. Dazwischen oft viel unbebautes Gelände als elastischer Ausdehnungsraum der einzelnen Teile, deren Entwicklung ja noch unbekannt ist, ferner große Spielplätze, Parks u. a. m. — Mag nach unsern Begriffen an der kalten Schematik der Gesamtanlage, die allzusehr an den Papier-Entwurf erinnert, manches auszusetzen sein, so kann man nicht umhin, die Großzügigkeit der Riesenplanung zu bewundern und jene Idee als sehr wertvoll zu begrüßen, die große, mit bestimmten Funktionen versehene Teilstädte schafft, deren Wachsen und Werden in eine noch unbekannte Zukunft ausgiebigen Spielraum zur Verfügung hat, um sich eines Tages zum Bild eines einheitlichen Riesenorganismus einer Handelsgroßstadt im fernen Osten zwanglos zusammenzuschließen.

H. de Fries.

Der entsprechende Abschnitt aus Paquets Werk „Li oder im neuen Osten" bringt folgende eingehende Beschreibung von Dalny.

Dalny liegt mit seinem noch unvollendeten Hafen in einem weiten Kranz von kahlen, rötlichen Bergen. Kleine Droschken, die aus der russischen Zeit zurückgeblieben sind, fahren die Ankömmlinge ins Gasthaus. Es ist eine fast halbstündige Fahrt mitten durch die Stadt, zunächst über den hundert Meter breiten Boulevard, der jetzt Schikischima Matschi heißt, und der in der Russenzeit zu Ehren des Mount Sampson, den man jenseits der Bucht als das eigentliche Wahrzeichen der Stadt erblickt, den Namen Samssonskij Bulwar führte. Unmittelbar vom Hafen aus verzweigen sich die Schienen der elektrischen Straßenbahn, deren Gesamtnetz dreizehn englische Meilen lang ist, durch die weitläufige Stadt. Die mit der Gleichmäßigkeit eines riesigen Spinnennetzes angelegten Straßenzüge erwecken den Eindruck einer amerikanischen Normal-Großstadt russischen Ausdrucks, wenn man diese in ihrer Art nur einmal in der Welt vorhandene Mischung von Rationalismus und Großzügigkeit, diese mit ihren breiten Prospekten, monumentalen Fassaden, ragenden Dächern und Türmen an ein Gemisch von Versailles, Denver und Petersburger Newski-Viertel erinnernde Anlage mit einem Worte schlagen sollte. Noch jetzt sind viele Grundstücke des nach einem einzigen Schema zerlegten Bodens unbebaut oder höchstens von Bretterzäunen umgeben. Ganze Straßenzüge sind nur an der Fluchtlinie einzelstehender Häuser zu erkennen, und auch in den breiten geschlossenen Straßen der inneren Stadt, die wie die Speichen eines Rades auf den kreisrunden, von doppelten Baumreihen umgebenen ehmaligen Nikolaiplatz zu laufen, herrscht die Öde des Unfertigen. Hier stehen die stattlichsten Gebäude, teilweise erst im Rohbau vollendet und jetzt meist unbewohnt: das Haus des Chefingenieurs, dem vom russischen Finanzministerium der Bau und die vdrläufige Verwaltung von Dalny übertragen war, der Palast der Russisch-Chinesischen Bank, das Theater, das Gerichtsgebäude, der Städtische Klub. Von der Stadtmitte führt der jetzt nach dem Marschall Ojama benannte Boulevard zu der breiten, mit Kandelabern bestandenen Straßenbrücke, die über das Eisenbahngeleise den Zugang in das nordwestlich gelegene Viertel der sogenannten Verwaltungsstadt bildet. Dort drüben ragt auf einem Hügel die Kathedrale. In ihrem Schatten wohnten einst die höheren Beamten der russischen Eisenbahnverwaltung in herrschaftlichen, von Gärten umgebenen Häusern. Im Hintergrund des einzigen Platzes gibt die Front des jetzigen Gasthofes der Südmandschurischen Eisenbahn diesem Viertel seinen russischen Charakter.

Seit dem Schicksalstage, dem 26. Mai 1904, als die russische Bevölkerung auf die Nachricht von der Landung der Japaner in wilder Flucht nach Port Arthur aufbrach, hat diese Stadt ihre Bewohner bis auf den letzten Mann gewechselt. Plündernde Chinesen trieben tagelang bis zum Einzug der japanischen Truppen ihren Unfug in den verlassenen Häusern. Nach dem Friedensschluß kehrte nicht eine russische Firma zurück. Privater Grundbesitz war nur in geringem Umfange vorhanden, das meiste gehörte noch dem russischen Finanzministerium, das mit einem Aufwand von nahezu hundert Millionen Rubeln hier am Endpunkte der sibirischen Überlandbahn die künftige Großstadt auf Spekulation gebaut hatte. Man erkannte erst nach der Gründung, daß man in der Wahl der nach Norden offenen, von ungünstigen Meeresströmungen beeinflußten Bucht nicht mit Umsicht verfahren war. Und trotzdem die Wittesche Verwaltung durch alle erdenklichen Maßnahmen und Reklamen die Herbeiziehung des internationalen Handelselementes begünstigte, trotzdem sie dem älteren Wladiwostok von Anfang an die schärfste Konkurrenz machte und Wohnungen entstehen ließ, die Raum für Hunderttausende bieten sollten, erreichte die Bevölkerung mit ihrem Heer von Beamten und Arbeitern nicht zwanzigtausend Menschen, während das benachbarte, unter der Verwaltung des Kriegsministeriums stehende Port Arthur rasch auf vierzig und sechzigtausend russische Einwohner anschwoll.

Die Japaner haben die starke Anregung, die in der Gründung dieser Stadt enthalten war, aufgenommen und dafür das vernichtete Port Arthur seinem Schicksal überlassen. Der neue Name Dairen, den sie dem einstigen Dalny gaben und den wir mit „Große Verbindung" übersetzen, bezeichnet, was sie von den gigantischen, doch unvollendeten Anlagen, die sie vorfanden, erwarten. Sie setzten ihre besten Kräfte daran, das Vorhandene auszubauen und durch die bequeme Verbindung, die es dem Inselreiche mit dem schlecht verteidigten chinesischen Kolonialgebiet ermöglicht, einen der reichsten Teile des asiatischen Festlandes der japanischen Volkswirtschaft zinsbar zu machen.

Niemals würde aus japanischen Köpfen die ungeheuerliche Idee dieser Stadt entsprungen sein. Auch als Torso ist sie noch ein unvergängliches Denkmal der zarischen Macht. Das einzige, was diese jetzt von fünfzigtausend Japanern und kaum sechzig Europäern bewohnte Siedlung beim ersten Blick von den im russischen Besitz gebliebenen

Städten des fernen Ostens unterscheidet, ist die Reinlichkeit der gut geebneten Straßen. Riesenhaft wie die Ausdehnung des Stadens, der mit seinen vorgebauten Molen nicht weniger als zehn Kilometer lang ist und durch gewaltige Wellenbrecher geschützt werden mußte, ist der ganze Plan der Stadt. Sie besteht eigentlich aus mehreren selbständigen, durch breite Landstreifen voneinander getrennten Stadtteilen, deren Bau nach einheitlichem Plan gleichzeitig in Ausführung genommen wurde. Dem Hafen zunächst entstand der sogenannte Handelsstadtteil mit den Kontorgebäuden und Lagern der Firmen. Daran schloß sich die Europäerstadt, wiederum in mehreren getrennten Vierteln, im Westen das Viertel der nach gleichem Modell gebauten Kleinhäuser für die Masse der kleinen Leute und der bescheideneren kaufmännischen Angestellten, im Osten, in der Nähe des Hafens, eine Villenvorstadt. Wegen der Hafenarbeiten wurden für die meist aus dem Gouvernement Olonetz stammenden Arbeiter Häuschen am Meere errichtet, die sogenannte Olonetzkaja Sloboda. In der Europäerstadt und an ihren Grenzen sorgte man für Parks, Spielplätze und Anlagen, man legte den Grundstock zu einem zoologischen Garten, gründete ein Stadtmuseum, errichtete ein Gebäude für die künftige Börse, für ein Knaben- und Mädchengymnasium, und außerhalb der Stadt am Fuß der Berge ebnete man den Boden für eine Rennbahn. Ein besonderes Chinesenviertel entstand im Südosten, von der Europäerstadt durch ein breites unbebautes Feld getrennt.

Schon am Tage wirken die Straßen Dalnys in ihrer Großspurigkeit fast leblos. Die Abende sind noch stiller und trauriger. Das Licht der Läden und das Geräusch des Verkehrs konzentriert sich in der Nähe des großen Platzes, und hier wiederum in den engeren, teilweise von den Rückenmauern der Hauptgebäude eingefaßten Nebenstraßen. Da brennen Gasflammen, schaukeln die weißen und roten japanischen Windlampen über den Waren der Lebensmittelverkäufer, Mechaniker, Leinenwarenhändler und der Volksküchen. An den größeren Straßen leuchten die elektrischen Theater, glänzen die offenen Gewölbe eines Warenhauses. Es gibt einige nicht besonders verlockende Gasthäuser, wo man für billiges Geld eine Flasche in Port Arthur gebrauten Bieres und ein ungenießbares Beefsteak erhalten kann. Wer andere Vergnügungen sucht, mag sich nach dem Fuschimipark begeben. Dort draußen findet man, umkränzt von Schnüren bunter Lichter, die Anfänge eines Vergnügungsplatzes nach amerikanischem Muster. Die Stadtverwaltung hat eine Rollschuhfläche, eine Kegelbahn und ein Varieté angelegt; und in der Nachbarschaft liegen die Plätze für Sport und Rennen. In einer anderen Richtung, außerhalb der Stadt, den Eisenbahnwerkstätten und dem Seebad von Hoschigaura zu und mit diesen durch eine elektrische Vorstadtbahn verbunden, liegt The Nightless City, ein gewöhnliches nationaljapanisches Joschiwara-Viertel mit einem Zirkus und seinen kleinen, blumenhaft geschmückten Sklavinnen.

Am Morgen ging ich durch die einstige russische Verwaltungsstadt. Die Kathedrale in der Nähe des Hotels ragt als Ruine aus einem verwilderten Garten. Das Kreuz ist verschwunden, die grünen Eisendächer sind jetzt von Rost und Staub überzogen und haben eine Farbe wie welkes Schilf. Die Fensterscheiben sind zertrümmert, das eiserne Gitter ist gleichsam zerrissen. Obwohl alle geistlichen Gebäude im Besitz der russischen Kirche geblieben sind, machen sie doch den Eindruck der vollen Verwahrlosung. Kirchlichen Zwecken dienen sie nur einmal im Jahr; gelegentlich veranstaltet die kleine englische Gemeinde in einem Seitenraum der Kathedrale ihre Gottesdienste. Es ist charakteristisch für den bis ins einzelne durchdachten Plan der Stadt, daß außer mehreren griechisch-orthodoxen Kirchen auch je eine lutherische, katholische und anglikanische Kirche vorgesehen und der Bau der lutherischen tatsächlich schon begonnen war. Vor dem kleinen Gebäude der letzteren hingen Zettel mit der Ankündigung eines Vortrages in englischer Sprache für Japaner über „Christentum und Geschäft“. Im Plan des einstigen Dalny waren nur Synagogen und japanische Tempel nicht enthalten; Juden und Japanern war die Ansiedlung überhaupt verboten.

Zur Verwaltungsstadt gehörten einige mit Vorgärten versehene Straßenzüge, Reihenhäuser im Schweizer Stil, die durch eine gemeinsame riesige Torfahrt miteinander verbunden sind. In diesem Viertel liegt auch der ehemalige Zoologische Garten, ein bescheidenes Gehölz, wo jetzt ein paar lungernde Chinesen sich mit allerlei Turngeräten vergnügen. In der Nähe liegt der sogenannte Holzhafen, der Anlegeplatz der Dschunken. Hinter windschiefen Palisaden haben hier die Chinesen ihre Gemüsegärten angelegt; am Landeplatz steht das unansehnliche kleine Gebäude des chinesischen Seezolldienstes. Die Statistik dieser Behörde verzeichnet von Jahr zu Jahr einen größeren Aufschwung des Handels in Dalny. Das Verzeichnis der Einfuhr von chinesischen Schuhen und Stiefeln insbesondere gibt einen originellen und zugleich untrüglichen Aufschluß über die starke Vermehrung der chinesischen Bevölkerung in der gesamten Mandschurei, deren Zuwachs durch Einwanderung auf zwanzigtausend Menschen im Jahr beziffert wird.

In der Verwaltung der Stadt haben sich die Japaner ganz an das Beispiel der Russen gehalten. Wie im einstigen Dalny tritt auch in Dairen das militärische Element fast ganz zurück. Nur selten sieht man Soldatenabteilungen. Die an vielen Straßenecken angebrachte Bekanntmachung, die das Zeichnen und Photographieren bei hoher Strafe verbietet, erweckt allerdings in dem Fremden ein verächtliches Unbehagen über den Hauch von übertriebener militärischer Wichtigkeit, die über dem ganzen Kwangtung-Pachtgebiet weht. Überall begegnen einem die spitzen, schwarzen Blicke dieses in seinen europäischen Kleidern so unnatürlichen Volkes. Der einzelne Europäer ist ihnen auf diesen Straßen wie ein Gezeichneter preisgegeben, und die mißtrauischen Fragen dieser leidenschaftlichen Aufpasser treibt den fremden Gast nicht selten bis an die Grenzen der Höflichkeit. Die Garnison liegt außerhalb der Stadt. Auf den Höhen der Umgebung, die von den Russen unbefestigt gelassen wurden, sollen Mörserbatterien aufgestellt worden sein, und es heißt, daß die außerhalb gelegenen Schuppen große Vorräte von Kriegsmaterialien enthalten.

Um so deutlicher tritt die Südmandschurische Eisenbahn-Gesellschaft als die eigentliche Verwalterin der Stadt hervor. Sie leitet die Hafenbauten, verfügt über Werften und Güterhallen, befiehlt über zwei moderne Dampfer, die den regelmäßigen raschen Personenverkehr nach Schanghai vermitteln, ihr untersteht in Dalny die modern betriebene elektrische Straßenbahn, deren Wagen und Materialien teils aus Amerika, teils von der A.-E.-G. in Berlin bezogen wurden, sie besitzt das Elektrizitätswerk und die Gasfabrik

und erbaut in Schahoku eine große Eisenbahnwerkstatt. Daneben führt sie die Aufsicht über die vortrefflichen Jamato-Hotels, die sie in der Nähe der Bahnhöfe von Dalny, Port Arthur, Mukden und Chanchun errichtete. Ihre Fürsorge für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt zeigt sie an ihrem Interesse für das Zustandekommen einer Produktenbörse. Die South Manchuria Railway sorgt durch Anbringung des Stadtplanes an den Straßenecken dafür, daß sich die Unkundigen in diesen Straßen, die einander so ähnlich sehen und sich vom Zentrum aus immer weiter entfernen, nicht verlaufen. Durch ihre Zeitung Manchuria Daily News mit den Reutertelegrammen und den japanisch gefärbten Nachrichten, ihren Wetterberichten und Kursnotierungen über Bohnen, Weizen und Silber übt sie einen beträchtlichen Einfluß auf die öffentliche Meinung aus und spielt somit in den englisch lesenden Kreisen der Mandschurei eine nicht unbedeutende Rolle. Durch ihre Tarifpolitik lenkt sie den Güterverkehr der gesamten Südmandschurei und bekämpft sie die Konkurrenz der russischen Chinesischen Ostbahn und des Ausfuhrhafens Wladiwostok. Außerdem verfügt sie über die reichen Kohlenminen von Jentai und Fuschun, und so ist sie mit allen ihren durch ein großes gemeinsames Versuchslaboratorium noch unterstützten Nebenbetrieben, die zusammen einen höchst komplizierten und kräftigen wirtschaftlichen Organismus bilden, nichts anderes als ein riesiger, mit Hilfe des japanischen Finanz- und Verkehrsministeriums entstandener und von erfahrenen europäischen Fachleuten beratener Trust, eine mit Monopoleigenschaften ausgestattete Chartered Company, die sich an dem von ihr überzogenen Lande systematisch bereichert und die Einkünfte der japanischen Volkswirtschaft alljährlich um die Zinsen einer halben Milliarde vermehrt.

CHRONIK.

Am 12. Mai 1922 feierte der Geheime Regierungsrat Prof. Dr.-Ing. e. h. Karl Henrici seinen achtzigsten Geburtstag. Prof. Henrici hat sich durch seine städtebaulichen Arbeiten einen Ehrenplatz in der Geschichte der deutschen Stadtbaukunst gesichert.

Prof. Dr. Rud. Eberstadt der bekannte Nationalökonom und Verfasser des „Handbuches des Wohnungswesens und der Wohnungspolitik" ist im Alter von 66 Jahren gestorben.

Der Bildhauer Professor Bernhard Bleeker in München wurde zum ordentlichen Professor der Akademie der bildenden Künste in München ernannt.

Der von der AKADEMIE DER BILDENDEN KÜNSTE vorgenommenen Wahl der Künstler: 1. des Malers Prof. der Kunstgewerbeschule Julius Diez in München; 2. des Malers Prof. Albin Egger-Lienz in Wien; 3. des Malers Prof. Fritz Erler in Holzhausen am Ammersee; 4. des Malers Prof. Max Slevogt in Berlin; 5. des Bildhauers Prof. Bernhard Bleeker in München; 6. des Architekten Geh. Regierungsrats Prof. Dr. German Bestelmeyer in Berlin und 7. des Architekten Prof. Oswald Bieber in München zu Ehrenmitgliedern der Akademie ist vom Staatsministerium für Unterricht und Kultus die Bestätigung erteilt worden.

ERGEBNIS DES WETTBEWERBES FÜR BELGRAD. Vor etwa einem Jahre wurde vom Staate Serbien eine internationale Konkurrenz zu einem großen Bebauungsplan der Stadt Belgrad und Umgebung ausgeschrieben. Als Preisrichter waren serbische, französische, italienische und schweizerische Fachleute bestellt. Die Konkurrenz schrieb jedoch ausdrücklich vor, daß deutsche Architekten und Ingenieure nicht zugelassen seien. Das Resultat des Preisausschreibens wurde jetzt bekanntgegeben. Zwei von den Preisen sind nach Deutschland gefallen, einer an die Herren Geh.-Rat Prof. Dr.-Ing. Brix (Berlin) und Baurat Dr. h. c. Karl Barth (Rössen-Merseburg) und einer an die Herren Regierungsbaumeister Gustav Blohm, Ingenieur Paul Weichhold, Ingenieur Eugen Ramhorst, Ingenieur Wilhelm Stein, Ingenieur Hans Dempwolff-Hamburg. Wie umfangreich der in Aussicht genommene Bebauungsplan ist, geht aus dem allgemeinen Programm hervor. Es wurden verlangt die Entwürfe für Anlagen und Häfen, Brücken, Eisenbahnen, umfangreiche große Siedlungen, Entwürfe für ein Ministerium des Äußeren, des Inneren, für öffentlichen Unterricht, für den Staats- und Rechnungshof, für eine Akademie, für ein Museum, für Ausstellungsgebäude mit großem Festsaal, für eine Bibliothek, für ein Opernhaus, für eine Universität, Justizpalast, Volkshaus, Konservatorium, Stadthaus, Oberpostamt, ein Schloß und mehrere Kirchen. — Soweit der Bericht. Wir fragen, wie die offiziell ausgeschalteten Deutschen tatsächlich zu Preisträgern werden konnten, und ob sie nun auch die offiziellen Preise erhalten werden.

ARCHITEKTENWETTBEWERB FÜR DAS KREISKRANKENHAUS IN ZEVEN. Der Kreisausschuß in Zeven schrieb unter den in der Provinz Hannover sowie in den Freistaaten Hamburg (mit Altona) und Bremen wohnhaften Architekten einen Wettbewerb für ein Kreiskrankenhaus in Zeven aus. Es wurden 61 Entwürfe eingereicht. Den 1. Preis von 7000 M. errang der Entwurf „Südost-Südwest" des Architekten Schick in Hannover, den 2. Preis von 5000 M. der Entwurf „Z" des Dipl.-Ing. Th. Girgensohn in Hameln. Ferner wurden folgende vier Entwürfe für je 2000 M. angekauft: Entwurf „Basilius" des Architekten Georg Körschner, Hamburg; Entwurf „Ave Vita" der Architekten E. Rüth und W. Hämer in Lüneburg; Entwurf „Platzaufteilung" des Architekten Sasse in Hannover; Entwurf „Bunte" des Architekten Regierungsbaumeister Stolterfoth in Stade.

In dem beschränkten WETTBEWERBE FÜR DEN UMBAU DES STADTTHEATERS SCHLESWIG in Verbindung mit dem Ausbau eines Gesellschaftshauses nach Art eines Volksheims, den der Magistrat Schleswig mit staatlicher Beihilfe unter einigen schleswigholsteinischen Architekten ausgeschrieben hatte, erhielt den 1. Preis (6000 M.) Emil Maul-Kiel, den 2. Preis (4000 M.) die Firma Joerges & Wehde-Rendsburg und den 3. Preis (3000 M.) Johann Theede-Kiel. Der Entwurf von Fritz Hoeger-Hamburg wurde angekauft. Dem Preisgerichte gehörten von bautechnischer Seite an: Stadtverordneter Landesbauinspektor Dahl, Regierungs- und Gewerbeschulrat Prof. Teubner und Regierungs- und Baurat Dr. Jänecke, sämtlich in Schleswig.

AUSSTELLUNG FÜR SIEDLUNGSWESEN IN DER ÜBERSEE-WOCHE HAMBURG. Die Übersee-Woche Hamburg will zeigen, was deutsche Arbeit und deutsche Wirtschaft seit der Beendigung des Krieges trotz großer Schwierigkeiten dennoch geschaffen hat. Eine Fülle neuer Aufgaben stellte uns der unglückliche Ausgang des Krieges. Vor allem galt es da, das Wohnungs- und Siedlungsproblem anzugreifen. So soll denn auch in der Übersee-Woche eine Ausstellung über Siedlungswesen zeigen, was auf diesem Gebiete schon geschaffen ist, und was noch für die nächste Zeit geplant wird. — Die Aurstellung soll ein Bild geben von den Leistungen der Städte, Verbände und Genossenschaften auf dem Gebiete des Kleinwohnungsbaues in den Außenbezirken der Großstädte, die der zu katastrophaler Schwere heranwachsenden Wohnungsnot entgegenzutreten suchen. Die Abteilung ›Deutsche Auslandssiedlungen" soll auch in die Zeit vor dem Kriege, zurückgreifen und deutlich machen, was Deutsche als Siedler und Kolonisatoren in europäischen und außereuropäischen Ländern — auch außerhalb unserer ehemaligen Kolonieen — geleistet haben. Um ein möglichst anschauliches und reichhaltiges Bild von deutscher Siedlertätigkeit im In- und Ausland geben zu können, wird um die Unterstützung weitester Kreise gebeten. Alle Anfragen werden gern beantwortet durch

die Geschäftsstelle der Übersee-Woche, Abteilung für Siedlungswesen, Hamburg, Feldbrunnenstraße 7.

DIE DEUTSCHE GEWERBESCHAU MÜNCHEN 1922 stellt im Südpark des Ausstellungsgeländes Plätze zur Errichtung von Siedlungsbauten zur Verfügung. Mit der Vorbereitung und Durchführung dieser Ausstellung einschließlich aller technischen und Verwaltungsfragen ist der „Bund Deutscher Architekten" (B. D. A.) Landesbezirk Bayern (Geschäftsstelle Maximilianstr. 21, betraut. Für die Errichtung der Bauten sind Sonderbestimmungen getroffen worden, die bei der genannten Geschäftsstelle zu erhalten sind.

MÜNCHEN. Die Deutsche Gewerbeschau München 1922 teilt u. a. mit: Die auf dem Gelände zwischen Elektrizitätswerk und Vergnügungspark erstehende Einfamilien- und Kleinhaussiedlung wird zehn nach künstlerischen und zweckdienlichen Gesichtspunkten gruppierte Bauten umfassen. Die Arbeiten für die Gruppe sind in vollem Gange. Typenhäuser für städtische und ländliche Siedlung werden hier in einfacher und reicherer Bauweise erstehen und bis zum kleinsten Hausgebrauchsgegenstand wohnlich eingerichtet. Auch bei dieser Anlage werden wie in den übrigen Abteilungen der Ausstellung nur Arbeiten zugelassen, die das Urteil der Jury passiert haben. Zwei Drittel der gesamten Bauten werden Holzhäuser sein; zwei davon errichten die Deutschen Werkstätten, je eines die Bayerische Landessiedlung, die Firma Schoech in Rankweil, Prof. Zell-München, K. Throll-München, Typenbaugesellschaft Brannenburg (Doppelhaus), Kius-Massivbaugesellschaft-Stuttgart und Uhlmann-Ingolstadt. Die Oberleitung bei der Errichtung der Siedlung ist dem Bund Deutscher Architekten übertragen, der als Bauleiter Architekt Hofer bestimmt hat.

Zur „ÜBERSEE-WOCHE HAMBURG", Mitte August d. J., wird eine Städtebau- und Siedlungsausstellung veranstaltet. Stadterweiterungsämter, Bauverwaltungen, Siedlungsgesellschaften und Architekten, welche geneigt sind, sich an der Ausstellung zu beteiligen, wollen sich betreffend Übersendung des Ausstellungsformulars wenden an die „Übersee-Woche Hamburg", Feldbrunnenstraße 7.

Die „GEMEINNÜTZIGE WOHNUNGSBAU-AKTIEN-GESELLSCHAFT" hat ihre Tätigkeit aufgenommen. Ihr Bureau befindet sich Belle-Alliance-Platz 14. Den Vorstand bilden Direktor Drewitz und Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Bernhard Wehl.

DAS TEMPELHOFER FELD ALS VOLKSPARK. Gleich den Protesten der Berliner Bevölkerung gegen die Waldschlächtereien in der näheren Umgebung Groß-Berlins, hat sich auch in der letzten Zeit die öffentliche Meinung wiederholt gegen die Bebauungspläne des Tempelhofer Feldes gewandt. Jetzt meldet sich nun das Städtebauamt mit einer Mitteilung, die sich mit der künftigen Verwendung der großen Grundfläche im Berliner Süden beschäftigt. Danach hat das Städtebauamt im Auftrage des Magistrats Verhandlungen mit dem Reichsschatzministerium aufgenommen, damit bei der Inanspruchnahme des Tempelhofer Feldes die Interessen des Verkehrs gewahrt werden. Das Reichsschatzministerium hat erfreulicherweise dem ihm vorgelegten Plane zugestimmt. Nach diesem soll das mit Bäumen bestandene Gelände als Freifläche ausgewiesen und als Volkspark erhalten werden. Am Nordrand des Feldes sind ein Kleingartenverein der Post und ein Sportverein untergebracht. Am Ostrande des Feldes wird dem Bezirksamt Neukölln ein 500 m breiter Streifen für Spiel- und Sportzwecke zugewiesen. Den Südrand nehmen gleichfalls Kleingärten ein. Inmitten dieser Randgebiete verbleibt der größte Teil des Feldes als freier Tummelplatz für die Gesamtbevölkerung. Durch Anlage einer Promenade mit Sitzplätzen und Baumalleen wird eine Begrenzung der geplanten Anlagen angestrebt.

DAS HÖCHSTE EISENBETON-BAUWERK DER ERDE. Die gewaltigen Höhen einiger Eisenbauwerke sind bekannt, die Spitze des Eiffelturms in Paris erhebt sich auf 300 m über dem Boden, der Telefunkenturm von Nauen im Regierungsbezirk Potsdam ist 200 m hoch. Steinbauwerke können sich mit diesen Höhen im allgemeinen nicht messen; zwar wird die Höhe eines der New-Yorker Wolkenkratzer, des Woolworth Building, auf über 200 m angegeben, doch scheint die Zahl wenig sicher. Besser verbürgt scheinen die 170 m der Washington-Säule zu sein. Die höchsten Zahlen für massive Turmhelme sind bekanntlich die für den Hauptturm des Ulmer Münsters mit 162 m und für die zwei Türme des Kölner Doms mit 156 m. Die Kamine großer Werkanlagen haben es auch mehrfach auf $1^1/_2$ Hundert Meter gebracht, die bekannteste hohe Esse ist die des Halsbrückner Schmelzwerks bei Freiberg in Sachsen mit 140 m; die früher in englischen Sodafabriken stehenden noch höheren Essen sind nicht mehr vorhanden. Dagegen sind neuerdings wieder von amerikanischen Schornsteinbauunternehmungen Essen von außerordentlicher Höhe gebaut worden; z. B. ist für die Anaconda-Kupferminengesellschaft in Montana eine Esse errichtet worden von 585 englischen Fuß = 178 m Höhe.

Weit übertroffen wird dieses Werk noch durch ein in Essenform aufgeführtes Bauwerk aus Beton, von der Schornsteinbau-Gesellschaft Weber in Chicago gebaut, nicht als Esse verwendet, sondern als Turm für drahtlose Telegraphie in der Nähe von Tokio (Japan) stehend. Der Entwurf rührt von Prof. Shibata, von der Kaiserl. Universität Tokio, her. Das Bauwerk ist mit Zurechnung der Substruktion im Boden 205 m hoch; ohne diese, also über der Bodenfläche erhebt sich der Gipfel des Turmes auf 201 m. Der konische Turm hat unten einen Durchmesser von 17 m und eine Wandstärke von 84 cm; der Durchmesser verjüngt sich bis zur Spitze auf 1,2 m und die Wandstärke auf 15 cm. Die Basis des Turms, die ihrerseits auf sehr festem Baugrund liegt, besteht aus einem stark bewehrten Betonring von dreieckigem Querschnitt; dieser Querschnitt hat 10 m Grundlinie und 3,7 m Höhe; auf der oberen schmalen Fläche des Rings, dessen Durchmesser, wie bereits erwähnt, 17 m beträgt, steht die Unterfläche des eigentlichen Turmkegels.

Das ganze Bauwerk enthält im ganzen nur etwas über 4600 cbm Beton, von denen etwa 1250 auf den Unterbauring, 3400 auf den Turmschaft treffen; ausschließlich mit japanischem Zement bereitet und mit 425 (englischen) Tonnen amerikanischem Stahl verstärkt. Der Aufzug des Baumaterials zur jeweiligen Bauhöhe geschah mit Hilfe eines im Innern des Turmes gebauten Holzgerüstes.

Der Turm, ein im Hinblick auf die zahlreichen japanischen Erdbeben und auf die Stürme besonders kühnes Bauwerk soll zur Herstellung der drahtlosen Verbindung Japans mit San Francisco dienen.

NIEDERSÄCHSISCHER STÄDTEATLAS. I. Abteilung. Die Braunschweigischen Städte mit 16 Tafeln sowie 13 Stadtansichten und 2 Wüstungskarten im Text. Bearbeitet von Prof. Paul Jonas Meier 1922. Selbstverlag der historischen Kommission zu Hannover. Druck bei Georg Westermann, Braunschweig. Preis 500 M.

In unserer gesamten Fachwelt wurde es bisher von theoretisch wie praktisch tätigen Städtebauern in gleichem Maße als ein großer Mangel bezeichnet, daß die deutschen Städte in ihrer Grundrißgestaltung und deren entwicklungsgemäßem Werdegang noch nirgends eine städtebauwissenschaftliche Zusammenfassung im Sinne eines deutschen Städteatlas erhalten haben. Paul Jonas Meier, der bekannte erfolgreiche Städtebauforscher Braunschweigs, bricht mit der soeben erschienenen I. Abteilung der braunschweigischen Städte die Bahn, dem hoffentlich recht bald weitere folgen werden. Der Werdegang der Städte Gittelde, Gandersheim, Seesen, Braunschweig, Helmstedt, Blankenburg, Holzminden, Stadtoldendorf, Hasselfelde, Königslutter, Schöningen, Schöppenstedt, Wolfenbüttel wird uns in den ältesten maßstäblichen Stadtplänen, verbunden mit merianischen Ansichten, vorgeführt. Sehr wertvolle Ergänzung zu den eigentlichen Stadtgrundrissen bilden die vom Geographischen Institut Georg Westermann ausgeführten Flurkarten, als vortreffliche Grundlage bei Stadterweiterungen, Straßen- und Platznamen und dergleichen von praktisch wertvoller Auswirkung. Daß ein solches Werk heutzutage erscheinen konnte, ist vor allem den historischen Kommissionen für Hannover, Oldenburg, Braunschweig, Schaumburg-Lippe und Bremen zu danken, die in richtiger Einschätzung der Bedeutung dieses Werkes keine Opfer gescheut haben, als Vorgang für das gesamte übrige Deutschland.

:-: MITTEILUNG DER SCHRIFTLEITUNG :-:

Noch immer gehen der Schriftleitung Sendungen zu, die sich auf den Architekten Herrn Mächler berufen. Wir sehen uns daher genötigt, zu erklären, daß weder der Verlag noch der Herausgeber des „Städtebau" irgendwelche Beziehungen zu Herrn Mächler unterhalten.

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen G. m. b. H. & Co., Wittenberg.

JAHRG. XIX 1922 HEFT 3/4

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN
HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN
GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

DER WETTBEWERB ZUR ERLANGUNG EINES BEBAUUNGSPLANES DER STADT BRESLAU UND IHRER VORORTE.

Von Magistratsbaurat FRITZ BEHRENDT, Leiter des Stadterweiterungsamtes Breslau. Hierzu die Tafeln 10—17.

„Was wir aber erstreben müssen, ist, daß die Ränder unserer großen Städte nicht mehr versteinerte Kollisionen zwischen zwei entgegengesetzten Welten darstellen, sondern daß diese beiden Welten — Stadt und Land — gleichsam sich verschränkend ineinandergreifen[1]."

In keiner anderen deutschen Großstadt hat diese Kollision „entgegengesetzter Welten" so scharfe Formen angenommen wie in Breslau.

Schon die Gegensätze an sich sind hier stärker ausgeprägt.

Anderwärts hat das Wesen der Großstadt auf die Umgebung ausgestrahlt und mit der Entwicklung von Vororten städtischen Charakters allmähliche Übergänge geschaffen.

Selbst bei getrennter Verwaltung wird auf diese Weise der Ausgleich verschiedenartiger Interessen begünstigt, die Denkweise der Bewohner verschiedener Zonen einander angenähert, die einheitliche Regelung der notwendigen Bedürfnisse erleichtert.

Ganz anders in Breslau.

Kein Kranz blühender Gemeinden umschließt die Stadt. Kein nennenswerter Ansatz eigenen gewerblichen Lebens in den Vororten, von denen selbst der bedeutendste — Brockau — noch nicht 8000 Einwohner zählt (Abb. 19).

Fast überall drängen sich die bäuerlich bewirtschafteten Ackerflächen bis dicht an die hohen Mietskasernen der städtischen Bebauung.

Hie Stadt, hie Land, hie Stadtverwaltung, hie Landkreis, so hallt seit Jahrzehnten das Feldgeschrei.

[1]) Schumacher: „Die rechtzeitige Eingemeindung, eine Vorbedingung der Großstadtreform. Deutsche Bauzeitung. 56. Jahrg. Nr. 36.

Mit einer „harten Belagerung" hat einer der Bewerber den Zustand treffend verglichen, den die folgende Zusammenstellung verdeutlicht:

Zusammenstellung von Weichbildgrößen auf den Kopf der Bevölkerung.

Name der Stadt	Nach dem Bestande des Jahres 1914			Bemerkungen
	Gesamt-Einwohner	Gesamt-Weichbildgröße ha	Mithin auf den Kopf der Bevölkerung qm	
	rund	rund		
Breslau	544 000	4 910	90	
Köln	650 000	20 000	310	Vor der Eingemeindung von Worringen
Dresden	588 000	11 017	187	
Leipzig	669 000	11 166	167	
Frankfurt a. M.	450 000	13 477	300	

In atemberaubender Bedrängung hält der Landkreis das Stadtgebiet umschlossen, jeder Ausdehnung ängstlich wehrend.

Immer höhere Türmung der städtischen Wohnweise war die verhängnisvolle Folge. Mehr als in irgendeiner anderen deutschen Großstadt ist die Häufung der Stockwerke Ursache einer erstickenden Wohndichte (Abb. 20).

Selbst Berlin nach dieser Richtung zu überflügeln, hat Breslau den traurigen Ruhm.

Auf der anderen Seite verzweifelte Abwehr der Belagerten

Keine Straßenbahnlinie, kein Kanalstrang, keine Wasser- oder Gasleitung überschreitet die Grenze des Stadtbezirks.

In der begreiflichen Befürchtung, die unerläßliche Erweiterung noch mehr zu erschweren, wird eifersüchtig darüber gewacht, daß kein Vorteil städtischer Einrichtungen den Bedrängern zufällt, solange sie dem gegnerischen Lager angehören.

Kaum ist es noch möglich, in dem hin- und herwogenden Streit die Berechtigung der Kampfmittel zu beurteilen, Ursache und Wirkung klar zu unterscheiden.

Sicher ist nur eins: Das Schicksal von mehr als einer halben Million Menschen hängt davon ab, daß diese Zustände grundlegend geändert werden.

Bei den politischen Machtverhältnissen der Vorkriegszeit war jedes darauf gerichtete Beginnen aussichtslos.

Die damals maßgebenden Stellen konnten oder wollten sich zu einer unvoreingenommeen Beurteilung der bitteren städtischen Notwendigkeiten nicht verstehen. Der agrarische Osten war für eine Erkenntnis noch nicht reif, die im Süden und Westen schon ihre Früchte trug.

Erst die Umwälzungen der letzten Jahre haben den Boden bereitet für eine befreiende Tat. Die Stadt faßt ihre Kraft zusammen zu einem gewaltigen Ausfall.

Er soll und muß ihr die langersehnte Bewegungsfreiheit bringen für ein zukünftiges ungehemmtes Wachstum

Stadtkreis
BRESLAU
Einwohnerzahl im Jahre 1871 213907
Einwohnerzahl im Jahre 1910 514979
Flächengröße 4917 ha

Abb. 19.

einerseits, zum andern für eine Gesundung ihrer Organe, die unter jahrzehntelangem äußeren Druck verkümmerten. Ein weitschauendes Unternehmen, zu dem der Wettbewerb den ersten gewichtigen Schritt bedeutet! Unter diesem Gesichtspunkt und nach der Bedeutung der zu lösenden Fragen reiht er sich den großen Veranstaltungen von Düsseldorf und Zürich gleichwertig an. Wiederum ward das die Zeit bewegende Problem der Großstadtgestaltung zum Prüfstein für das städtebauliche Können unserer Tage.

Freilich, das Breslauer Unternehmen traf mit einer politischen und wirtschaftlichen Krise zusammen, wie sie die Weltgeschichte selten erlebt hat. Manch einem mochte angesichts dieser Verhältnisse der Mut sinken.

Die gestellte Aufgabe schien sich über die drückende Gegenwart mit einer kaum angebrachten Sorglosigkeit hinwegzusetzen. Man konnte zweifeln, ob sie unter diesen Umständen mehr versprach als eine papierne Studie ohne den Reiz wahren Schaffens in hoffnungsfrohem Ausblick auf lebenatmende Verwirklichung.

Um so erfreulicher, daß der Glaube an eine zukunftsreiche Entwicklung der Stadt, der die ausschreibenden Stellen zu ihrem Vorgehen bestimmte, auch die Arbeitslust so zahlreicher Bewerber beflügelt hat.

Abb. 20.

Abb. 21. Kennwort: „Antäus“. Verfasser: Paul Wolf, Hannover. Mitarbeiter: Otto Meffert, Hannover.

Denn dieser Glaube ist berechtigt.

In der ersten Verwirrung des Zusammenbruchs hat man vielfach Ursache und Erscheinung verwechselt. Die Großstädte, bei denen die sozialen Schäden am auffallendsten zu wuchern schienen, sollten die Hauptursache unseres Unglücks sein[1]).

Wie so oft in Zeiten des Übergangs erscholl das „Zurück zur Natur“.

Nur ländliche Lebensweise sollte in der anbrechenden neuen Zeit noch Berechtigung besitzen.

Eine rückläufige Bewegung zum Agrarstaat würde einsetzen. Zudem seien Handel und Gewerbe, die Lebensbedingungen der Städte, durch den Machtspruch der Feinde ausgelöscht. Die Großstädte trügen den Keim des Todes in sich, ihre allmähliche Auflösung sei nur eine Frage der Zeit.

Die so sprachen, werden sich schon heute eines leisen Unbehagens ob des Versagens ihrer Prophetengabe nicht erwehren können.

Der Verlauf der letzten Jahre hat gezeigt, daß Handel und Gewerbe verhältnismäßig rasch wieder erstarken. Kein Urteilsfähiger wird mehr bestreiten wollen, daß sie zu einer hervorragenden Rolle im nationalen und internationalen Wiederaufbau berufen sind, ja daß eine allmähliche Abwälzung der uns aufgebürdeten Last ohne sie undenkbar ist.

In der Entwicklung der Großstädte hat die Aufwärtsbewegung wieder merkbar eingesetzt. Der Gedanke ihres planmäßigen Abbaues durch Umsiedlung der Stadtbevölkerung aufs Land wird kaum mehr erwogen. Alle Zeichen deuten darauf hin, daß die Grundlagen des Weltwirtschaftssystems in Gütererzeugung und Austausch durch die politischen Erschütterungen und Umwälzungen im wesentlichen nicht geändert worden sind. Die aus den Eigenschaften des Klimas, des Bodens und seiner Bewohner entspringenden Triebkräfte streben den alten Bahnen wieder zu.

Die Wiederherstellung der Beziehungen von Volk zu Volk mag noch manchen Schwierigkeiten ausgesetzt sein, der Gesundungsvorgang nur langsam und durch manche Störungen verzögert sich vollziehen, und über kurz oder lang muß die abgelenkte Kurve ihre ursprüngliche Richtung wieder aufnehmen. Und damit muß den Stätten des Handels und der gewerblichen Erzeugung die Aufgabe wieder zufallen, die ihnen im Güteraustausch des Weltmarktes bestimmt ist.

Unter diesen Plätzen hat Breslau immer einen hervorragenden Rang behauptet.

An einer der bedeutendsten Handelsstraßen des mitteleuropäischen Wirtschaftsgebietes, an einem zum Großschifffahrtsweg ausgebauten Strom, der den unmittelbaren Schiffsverkehr zur Ostsee vermittelt, ist Breslau der Haupthandelsplatz für den Austausch von Erzeugnissen deutschen Gewerbefleißes gegen die Rohstoffe und landwirtschaftlichen Produkte der Ost- und Südostländer, zugleich Mittel- und Verkehrsknotenpunkt einer durch Bodenschätze und Fruchtbarkeit ausgezeichneten Provinz.

Die wichtige von Nordost nach Südwest verlaufende Linie Hamburg—Berlin—Breslau—Krakau—Lemberg bzw. Budapest oder Wien ist die Lebensader der Stadt, die sie gleichzeitig mit dem nur 150 km entfernten oberschlesischen Gruben- und Hüttengebiet verbindet.

Eine ähnlich wichtige, die erstere

[1]) Diese und die folgenden Gedankengänge in Anlehnung an den Erläuterungsbericht der Arbeit „Antäus“, Verfasser: Stadtbaurat Wolf, Mitarbeiter Stadtbaumeister Meffert.

Abb. 22. Messeforum bei der Jahrhunderthalle in Verbindung mit einem Sportturm in der Ohleniederung. Kennwort: „Antäus“. Verfasser: Paul Wolf, Hannover. Mitarbeiter: Otto Meffert, Hannover.

überkreuzende Südwest-Nordostlinie Prag—Warschau—Petersburg trifft Breslau im Schnittpunkt. Ihre weitere Ausgestaltung durch Ausbau der in Frage kommenden Eisenbahnstrecken und die Wasserverbindung der Oder mit der Donau sind Zukunftspläne, deren Verwirklichung — zumal unter den gegenwärtigen Verhältnissen — zwar noch nicht abzusehen ist, die aber in ihrer Bedeutung für Breslau als Umschlagsplatz doch gewürdigt werden müssen.

Diese Vorzüge der Lage richtig zu erfassen, sie durch zweckmäßige und geschickte Planung der Großgewerbegebiete und der Verkehrsmittel zu voller Wirkung zu entwickeln, war der bedeutungsvollste Teil der gestellten Aufgabe.

Denn diese Anlagen bilden die Grundlagen für die Struktur des zukünftigen Stadtplans, auch selbst dann, wenn die Ungunst der Gegenwart ihre Verwirklichung einer fernen Zukunft zuzuweisen scheint.

Die heute gewiß mehr als je notwendige Elastizität des Planes, der besonders Rading mit sein er Arbeit gerecht zu werden sucht, braucht darunter nicht zu leiden, daß man über die voraussichtlichen Triebkräfte der Entwicklung und über die Möglichkeit ihrer planvollen Leitung Klarheit zu gewinnen sucht.

Abb. 23. Kennwort: „Ost-West". Verfasser: Wilhelm Arntz, Karl Dorfmüller, Kurt Meyer, sämtlich in Köln. Mitarbeiter Kneise, W. Schöll und Ketzer, sämtlich in Köln.

Wasserverkehr und Gewerbegebiete.

In diesem Sinne verdienen — schon wegen ihrer unmittelbaren Bindung an örtliche Gegebenheiten die Anlagen des Wasserverkehrs in erster Reihe Beachtung.

Die Bedeutung der Oder für das wirtschaftliche Leben Breslaus wurde schon hervorgehoben. Sie hat zunächst zur Entstehung eines städtischen Handelshafens mit stetig steigenden Verkehrsziffern im Norden der Stadt, in verhältnismäßig geringem Abstande vom Stadtkern, geführt.

Die Verbindung mit dem Eisenbahnnetz vermittelt der schon heute stark belastete Odertorbahnhof, und für die Bedürfnisse der nächsten Zeit würde die geplante Erweiterung durch ein zweites Becken voraussichtlich genügen. Immerhin sind die Entwicklungsmöglichkeiten hier beschränkt.

Trotzdem kam eine andere Stelle für den Stadthafen kaum in Frage, solange der Schiffsverkehr dem bisherigen kanalisierten Wasserwege der alten Oder in enger Umgehung des bis heute ausgebauten Stadtgebietes folgte. Diese Verhältnisse sind seit Fertigstellung des Schiffahrtsweges der Breitenbachfahrt grundlegend geändert. Die neue Kanalstrecke, die die Bedingungen des Wasserverkehrs für Breslau ausschlaggebend verbessert hat und die Schaffung weiterer Wasserwege für einen langen Zeitraum voraussichtlich erübrigen wird, zweigt oberhalb der Stadt bei Bartheln vom Hauptstrom ab und bringt nicht nur eine ansehnliche Wegekürzung, sondern erschließt vor allem auch große, noch unbebaute Gebiete mit günstigem Anschluß an die ebenfalls neugeschaffene Bahnlinie Schottwitz-Meleschwitz. Diese Gebiete, auf die schon die Wettbewerbsunterlagen hinwiesen, sind von der Mehrzahl der Bewerber als geeignete Stätten für Handels- und gewerbliche Anlagen ausersehen worden. Hier haben bei einer großen Reihe von Lösungen auch die neuen Umschlagstellen ihren Platz gefunden, so bei Wolf (Meffert), Muesmann - Wachs - Hellmuth, Rappaport-Wasse, Groß-Briske u. a.

Von den letztgenannten wird dieser Plangedanke zu besonderer Großzügigkeit entwickelt durch den Vorschlag eines von der Breitenbachfahrt abzweigenden, die Oder oberhalb Ransern erreichenden neuen Kanals, der weitere Gebiete im Norden der Stadt bei Pohlanowitz und Lilienthal für Industriezwecke erschließen würde. Der Vorschlag verdient um so größere Beachtung, als es an geeigneten Industriegeländen mit Wasseranschluß und im Hinblick auf die Rauchplage in günstiger Lage zur Stadt in Breslau bisher mangelte und die Entwicklungsmöglichkeiten an der Breitenbachfahrt immerhin begrenzt sind.

Die große Hafenanlage an der Wurzel des neuen Kanals im Nordosten der Stadt wird auf diese Weise zum Mittelpunkt des in bewußter Weise einheitlich zusammengefaßten Wasserverkehrs. Mitbestimmend für diese Anordnung sind die Vorzüge, die die Verfasser in der Lage eines Umschlaghafens an kanalisierten Wasserwegen erblicken, die den Schwankungen des Wasserspiegels im offenen Strombett nicht unterworfen sind.

Völlig entgegengesetzte Erwägungen bestimmen Heiligenthal (Zettler) zu seinem Vorschlage, den zukünftigen Hafen im Unterwasser nordwestlich der Stadt vorzusehen, ein Gedanke, der sich in gleicher oder ähnlicher Weise auch bei Blum-Vetterlein, Rading und Arntz-Dorfmüller-Meyer wiederfindet.

Er stützt sich auf die Tatsache, daß der Wasserverkehr zu Berg für Breslau bisher eine größere Bedeutung besaß als der zu Tal, daß insbesondere der Schiffsverkehr mit Oberschlesien deshalb verhältnismäßig gering ist, weil die Nähe des Bergbau- und Hüttengebietes und die ungünstige

Abb. 24. Kennwort: „Jedem das Seine“. Verfasser: Ernst Vetterlein und Otto Blum, Hannover.

Lage der einzelnen Werke zum Wasser einen Umschlag von der Bahn zum Schiff unwirtschaftlich gestaltet.

Für den nach dieser Auffassung somit wichtigeren Verkehr der zu Berg gehenden Wassergüter war Breslau bisher als Endhafen der freien Oderschiffahrt bequem erreichbar. Von ihr ist es neuerdings durch den Bau des Ranserner Wehres und Einfügung einer neuen Staustufe abgerückt. Ein Umschlagplatz größten Stils, wie er bei einer späteren Erstarkung des Handels mit den Ostländern vielleicht erforderlich werden wird, sollte daher die durch den Ranserner Stau geschaffenen Erschwernisse vermeiden. Er müsse der freien Oderschiffahrt nachfolgen und seine günstigste Lage etwa bei Masselwitz finden.

Sicherlich sind beide Vorschläge als wohlbegründet anzuerkennen. Die Zusammenfassung der Großgewerbegebiete im Nordosten, die in ähnlich ausgesprochener Art wie bei Groß-Briske auch von Wolf (Meffert), Arntz-Dorfmüller-Meyer u. a. durchgeführt ist, vermeidet den Nachteil der Rauchbelästigung, den im Hinblick auf die vorherrschenden West- und Nordwestwinde für die Stadt die westliche Lage mit sich bringt.

Die letztere andererseits folgt einer zweifellos vorhandenen Tendenz in nordwestlicher Richtung. Diese darf gewiß nicht übersehen werden. Aber ebenso beachtlich ist das Bedenken, das aus der engen Nachbarschaft zu den prachtvollen und als Erholungsstätten unentbehrlichen Waldgebieten der unteren Oder erwächst.

Das Preisgericht hat einer Planung der Industrieanlagen im Nordosten, an der Breitenbachfahrt, den Vorzug gegeben, dagegen für einen größeren Handelshafen die Lage im Westen als berechtigt anerkannt.

Ob diese Trennung von Handels- und gewerblichen Anlagen durchführbar sein wird, muß die Zukunft lehren.

Weniger überzeugend erscheinen die Planungen eines größeren Umschlaghafens oberhalb, im Osten der Stadt, die von zahlreichen Bewerbern vorgeschlagen und vorwiegend mit der zukünftigen Oder-Donauverbindung und dem zu erwartenden Güterzustrom von Osten her begründet werden. Gegen diese Lage spricht vor allem die durch das breite Hochwassergebiet erschwerte Verbindung mit der Stadt.

Verkehrsfragen.

Die Klärung der verschiedenen Möglichkeiten für die Anordnung der Umschlagstellen und der Gewerbebezirke mit ihren Vorzügen und Nachteilen ergibt bestimmende Gesichtspunkte für die Ausgestaltung der Eisenbahnverkehrsmittel, die das Wettbewerbsprogramm mit der Einschränkung verlangte, daß für die Bearbeitung der Hauptaufgabe — des allgemeinen Bebauungsplanes — die bestehenden Anlagen als unveränderlich anzusehen waren. Vorschläge nach dieser Richtung konnten als Sonderlösungen bearbeitet werden.

Diese Bestimmung, die die Gründung des Gesamtentwurfs auf undurchführbare Voraussetzungen verhüten sollte, ist, wie die Erläuterungsberichte erkennen lassen, vielfach als hemmend empfunden worden.

Das Gesamtergebnis des Wettbewerbs zeigt jedoch, daß die Grundzüge der Stadterweiterung — und diese war der wesentlichere Teil der Aufgabe — keineswegs an so durchgreifende Änderungen des Eisenbahnverkehrssystems gebunden sind. Das gilt insbesondere für die Weiterentwicklung des Güterverkehrsnetzes.

Die Hauptströme des Eisenbahngüterverkehrs bewegen sich zwischen Oberschlesien einerseits und Stettin, Berlin, Sachsen andererseits und folgen der erwähnten vorherrschenden Richtung Südost—Nordwest und umgekehrt.

Demgemäß ist ein Raum südöstlich und ein Raum nordwestlich der Stadt zu unterscheiden. Sammelpunkt des ersteren ist der neuzeitliche, allen Anforderungen genügende und auch noch erweiterungsfähige Verschiebebahnhof Brockau in dem die Linien von Oberschlesien und vom Süden (Mittelwalde, Wildenschwert, Prag und Wien) zusammenlaufen.

Den nordwestlichen Raum beherrscht der Verschiebebahnhof Kein-Mochbern, schon jetzt nicht mehr ausreichend und in seiner Erweiterung beschränkt. In ihm ist der wichtige Güterverkehr der Liegnitzer und der Glogauer Strecke zusammengefaßt unter gleichzeitigem Anschluß der Linien nach Posen und Königszelt—Waldenburg.

Zu diesen beiden tritt ein dritter Raum im Nordosten mit dem bisher untergeordneten Sammelpunkt Schottwitz-Odertorbahnhof, wo die Bahnlinie aus dem nördlichen Teil von Oberschlesien über Oels mit den Verbindungen nach Polen (Lodz—Warschau) einmündet.

Alle drei Räume sind durch einen geschlossenen Ring miteinander verbunden, der sämtliche Fernstrecken faßt und im Süden und Westen als viergleisige Umgehungsbahn die Stadt umzieht. Im Westen berührt der Ring das bebaute Gebiet, im Norden durchquert er es bereits. Dagegen hält er im Süden und besonders im Osten, wo er erst kürzlich durch den Neubau der Linie Schottwitz — Cawallen— Schwoitsch—Drachenbrunn in Meleschwitz geschlossen worden ist, noch weite Abstände.

Aus dieser an sich nicht ungünstigen Sachlage waren die Ergänzungen und Verbesserungen für die Zukunft zu entwickeln.

Mit Recht haben Rading, Rappaport-Wasse, Groß-Briske und Arntz-Dörfmüller-Meyer u. a. das nächste Ziel in der Schaffung eines neuen leistungsfähigen Verschiebebahnhofes im Westen erblickt, der als Ersatz von Klein-Mochbern den Rangierbetrieb weiter von der Stadt abrückt und das Gegenstück zu Brockau im Osten bildet.

Er ist bei der überwiegenden Mehrzahl der Entwürfe an einer der beiden westlichen Hauptlinien (bei Masselwitz, Neukirch oder Goldschmieden) bei Heiligenthal (Zettler) — wahrscheinlich die glücklichste Lösung — zwischen ihnen angeordnet worden. Dies bietet den Vorteil einer zwanglosen Verbindung mit dem bestehenden System und ermöglicht den Ausbau des neuen Bahnhofes ohne wesentliche Änderungen.

Im Gegensatz dazu bildet bei Vetterlein-Blum eine erweiterte westliche Umgehung die Voraussetzung für die Anlage eines Hauptverschiebebahnhofes bei Groß-Mochbern.

Diese erweiterte westliche Umgehung, die auch bei Heiligenthal und Rappaport-Wasse stark in den Vordergrund gestellt wird, ist zwar für die städtebauliche Entwicklung Breslaus von gewiß nicht zu unterschätzender Bedeutung. Sie steht aber wohl kaum so unmittelbar bevor,

Abb. 25. Sonderlösung der Bahnhofstraße. Kennwort: „Jedem das Seine". Verfasser: Ernst Vetterlein und Otto Blum, Hannover.

Abb. 26. Vorschlag zur Bebauung des Bürgerwerders. Kennwort: „Industrie". Verfasser: Karl Strinz, Paul Thürmer und Johannes Radermann, sämtlich in Magdeburg.

daß es richtig erscheinen könnte, sie zur Grundlage für den jedenfalls früher notwendig werdenden westlichen Verschiebebahnhof zu machen.

Noch weiter ausgreifende westliche Umgehungslinien würde die Lage des Verschiebebahnhofs westlich Deutsch-Lissa bei Nippern voraussetzen, die von Wolf (Meffert) vorgeschlagen wird. Die Verfasser halten im Gegensatz zu den vorgenannten die Ausgestaltung der westlichen Güterverkehrsanlagen für eine Aufgabe noch sehr fernliegender Entwicklungen und erblicken die erste Notwendigkeit in einer weiteren Ausgestaltung des nordöstlichen Raumes, der durch die an der Breitenbachfahrt und im Norden vorgesehenen Großindustriebezirke erhöhte Bedeutung gewinnen muß und dessen Anlagen auch den gesteigerten Anforderungen eines Breslau berührenden künftigen Güterverkehrs zwischen Polen-Rußland und dem Westen Deutschlands nicht genügen würden.

Aus diesen Erwägungen ergeben sich zwei Forderungen, einmal eine Verbindung des nordöstlichen mit dem westlichen Raum unter Entlastung der jetzigen, die Stadt durchquerenden und ungenügenden Strecke über den Odertorbahnhof, sodann der Anschluß des nordöstlichen Raumes und der dort von den meisten Bewerbern geplanten Industriegebiete an die südöstlichen oberschlesischen Güterzubringer.

Beide Forderungen sind von der Mehrzahl der Bearbeitungen richtig erkannt worden.

Die Verbindung nach Westen wird überall durch eine erweiterte nördliche Umgehung versucht. Heiligental (Zettler), Rading, Rappaport-Wasse, Groß-Briske benutzen hierfür das bestehende Anschlußgleis vom Bahnhof Schottwitz nach Rosenthal, in dessen nördlichem Scheitel abgezweigt wird, Wolf (Meffert), Vetterlein-Blum und Arntz-Dorfmüller-Meyer planen eine besondere Umgehungslinie entlang der westlichen Kante des Weidetals.

Je nach der Bedeutung, die in den verschiedenen Arbeiten dem westlichen Raum — zumal im Hinblick auf die vielfach geplante Hauptumschlagstelle an der unteren Oder — beigemessen wird, ist die nördliche Umgehung entweder nur bis zur Posener Eisenbahn oder über diese hinaus bis zur unmittelbaren Verbindung mit den westlichen Zubringern weitergeführt worden. Diese Verschiedenheiten sind von keiner grundsätzlichen Bedeutung. Sie stellen nur aufeinanderfolgende Entwicklungsphasen dar.

Ein Gegensatz der Anschauungen kommt aber in der Art zum Ausdruck, in der die Verbindung des nordöstlichen Raumes und der hier geplanten Industriebezirke mit den oberschlesischen Linien vorgeschlagen wird.

Die Mehrzahl der Bearbeitungen hat hier verkannt oder nicht genügend beachtet, daß diese Verbindung in Gestalt der neuen Linie Schottwitz-Meleschwitz bereits besteht und einer weiteren Ausbildung fähig ist.

Sie haben überwiegend gleichartig eine unmittelbare Verbindung mit Brockau herbeiführen zu müssen geglaubt und zu diesem Zweck eine neue, das Hochwassergebiet durchquerende und daher kostspielige Strecke Schwoitsch bzw. Drachenbrunn—Ottwitz—Brockau vorgeschlagen.

Am klarsten tritt dieser Gedanke bei Arntz-Dorfmüller-Meyer in die Erscheinung, die die genannte Linie noch über Groß-Weigelsdorf nach Sibyllenort fortsetzen, damit gleichzeitig eine für den Personenverkehr günstigere Einführung der Oelser Linie in den Hauptbahnhof (von Osten) erreichen und durch einen neuen Verschiebebahnhof bei Sibyllenorteine bequeme Verteilung des

Abb. 27. Schaubild am Allerheiligen Hospital gesehen. Kennwort: „Vorburg des Ostens". Verfasser: Adolf Muesmann, Dresden und K. Wach, Düsseldorf. Mitarbeiter: H. Beck, Düsseldorf.

gesamten süd- und nordöstlichen Güterstromes ermöglichen wollen.

Ähnlichen Erwägungen entspringt die von Groß-Briske vorgesehene Verbindungsstrecke Brockau—Bischofswalde-Schwoitsch, deren Führung durch den Gedanken an eine gleichzeitige Benutzung für den Personenvorortverkehr beeinflußt ist, aber in nicht sehr glücklicher Weise das bevorzugte Wohn- und Grüngebiet der vom Hauptstrom, der alten Oder und der Breitenbachfahrt umschlossenen Insel anschneidet.

Bei anderen Bewerbern — so bei Vetterlein-Blum — mag für diese Planung einer unmittelbareren Verbindung mit Brockau auch der vorgesehene Osthafen bei Ottwitz eine Rolle gespielt haben.

Diese Verbindung würde zweifellos in vieler Hinsicht Vorteile bieten. Als unbedingt zwingend wird sie jedoch kaum angesehen werden können.

Überwiegende Gründe sprechen vielmehr für einen Verzicht auf diese kostspieligen Neuanlagen und eine Ausgestaltung der bereits bestehenden Verbindung, wie sie von Wolf (Meffert), Rading und Rappaport-Wasse mit einem neuen Verschiebebahnhof bei Meleschwitz vorgeschlagen wird.

Die Bedeutung der von Vetterlein-Blum, Heiligenthal (Zettler) und Rappaport-Wasse angeregten erweiterten westlichen Umgehung für die städtebauliche Entwicklung Breslaus wurde schon hervorgehoben. Sie ist in den beiden letztgenannten Entwürfen unter Benutzung der bestehenden Strecke Groß-Mochbern—Maria Höfchen besonders geschickt bearbeitet worden.

Der Wert dieses Vorschlages liegt neben den Vorteilen für die Verbesserung der westlichen Wohngebiete vor allem darin, daß damit für einen der schmerzlichsten Mängel der gegenwärtigen Verhältnisse, für den überaus hinderlichen Eisenbahnknoten westlich des Freiburger Bahnhofes eine Lösung angebahnt wird.

Das ist am klarsten von Heiligenthal erkannt und herausgearbeitet worden. Die von ihm vorgeschlagene Lösung führt mitten hinein in den Komplex der Eisenbahnpersonen- und Stadtverkehrsfragen, die in engem Zusammenhange betrachtet werden müssen, wenn dieser Kernpunkt des Problems in rechtem Lichte erscheinen soll.

Breslau ist nach Berlin der bedeutendste Eisenbahnknotenpunkt in Ostdeutschland. Nach der Zahl der einmündenden Linien (7 Schnellzugstrecken) steht es auf der gleichen Stufe mit München, Frankfurt und Köln.

Dieser Bedeutung entspricht die im wesentlichen großzügige und befriedigende Struktur der Anlagen. Die sämtlichen Fernstrecken sind mit einer einzigen Ausnahme, der Linie Waldenburg—Königszelt, in einer hochgelegenen Stadtbahnstrecke, der Verbindungsbahn, zusammengefaßt, die in unmittelbarer Nachbarschaft des Kerns die Stadt durchzieht. Weniger befriedigend als die Lage der Verbindungsbahn ist ihre betriebstechnische Ausbildung, die den gegenwärtigen Ansprüchen — geschweige denn den zukünftigen — nicht genügt. Ein weiterer Ausbau, der vor dem Kriege geplant war, ist durch die ungünstige Gestaltung der allgemeinen Lage bisher aufgehalten worden. Das gleiche gilt

Abb. 28. Innere Stadt. Kennwort: „Vorburg des Ostens". Verfasser: Adolf Muesmann, Dresden und K. Wach, Düsseldorf. Mitarbeiter: H. Beck, Düsseldorf.

Abb. 29. Schaubild am Schloßplatz mit Erweiterung der Theater- und Museumsbauten. sowie Durchführung nach Schloß- und Blücherplatz. Kennwort: „Vorburg des Ostens". Verfasser: Adolf Muesmann, Dresden und K. Mach, Düsseldorf. Mitarbeiter: H. Beck, Düsseldorf.

vom Hauptbahnhof, der für die Bedürfnisse einer weiteren Entwicklung nicht ausreicht. Eine Entlastung durch Verlegung der Eisenbahnwerkstätten und in gewissen Grenzen eine Erweiterung ist möglich.

Sie wird die erste Vorbedingung sein, um den am lästigsten empfundenen Mangel des Bahnhofswechsels beim Übergang von der Königszelter Linie auf die anderen Fernstrecken zu beseitigen und — wie es fast alle Bewerber vorgesehen haben — diese letzte wichtige Linie in das gemeinsame Bett der Verbindungsbahn einzuführen.

Damit würde der höchst übelständige Freiburger Kopfbahnhof verschwinden können.

Wenn es dann noch gelänge, den Güterbahnhof West weiter hinaus zu verlegen — Vorschläge, die freilich nicht völlig befriedigen können, sind nur von Groß-Briske gemacht worden — so würde eins der schlimmsten Hemmnisse fortfallen, mit denen die Sünden der Vergangenheit die gesunde Entwicklung der Stadt verbaut haben, nämlich der bis an den Rand der Altstadt vorgeschobene Eisenbahnkeil, der die unentbehrliche Verbindung des südlichen mit dem nordwestlichen Stadtbezirk verhindert und mit der knotenartigen Verschlingung der Gleisanlagen in seinem rückwärtigen Teil die radiale Erschließung der für die Breslauer Großindustrie wichtigen Wohngebiete von Klein-Mochbern und Maria-Höfchen unmöglich macht.

Ein weiterer Mißstand ist die ungünstige Lage des Haupt- und auch des Freiburger Bahnhofes zu den Hauptlinien des Stadtverkehrs.

Die Planentwicklung Breslaus zeigt, aus natürlichen Ursachen erwachsen, ein ausgesprochen zentrales Gebilde. Um den kreisförmigen Kern der mittelalterlichen Altstadt legen sich ringförmig die bisherigen Erweiterungsgebiete. Mit der ost-westlichen Richtung des Wirtschaftsverkehrs und Stromlaufs kreuzt sich eine nordsüdliche der Wohnsiedlung und des Stromübergangsverkehrs. Treffpunkt beider ist und bleibt für alle Zukunft die Altstadt mit ihren für mittelalterliche Verhältnisse überraschend großzügig angelegten Verkehrswegen und Plätzen, die aber den immer wachsenden Bedürfnissen der modernen Großstadt doch heute nicht mehr genügen.

Ein weiteres Wachstum der Stadt verlangt beschleunigte Stadtverkehrsmittel, die bei der Unmöglichkeit einer Umgehung innerhalb der Innenstadt entweder niveaufrei geführt werden müssen oder Straßenverbreiterungen und Durchbrüche erfordern.

Beide Lösungen beanspruchen hohen Kostenaufwand. In jedem Falle ist daher Beschränkung, äußerste Konzentrierung geboten. Nur einige wenige Hauptverkehrszüge kommen in Frage. Die Schwierigkeiten, die der notwendigen engen Verknüpfung des Eisenbahnpersonenverkehrs mit dem Stadtverkehr durch die abseitige Lage der Bahnhöfe erwachsen, werden dadurch außerordentlich gesteigert.

Diese Gesichtspunkte waren bei der Ausgestaltung der Personenverkehrsanlagen ins Auge zu fassen.

Neben der Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit, ihrer betriebstechnischen Verbesserung mußte die Auffassung des Stadtverkehrsproblems die Planungen bestimmend beeinflussen. (Schluß folgt.)

SÄCHSISCH-DEUTSCHER STÄDTEBAU DES MITTELALTERS IN SIEBENBÜRGEN.

Von Dr.-Ing. KLAIBER, Ulm (Donau). Mit Aufnahmen von Diplomingenieur Treiber, Stadtingenieur in Kronstadt.

Die Ansiedlung sächsischer Kolonisten aus Flandern durch Ungarns König Geisa II. (1141—1161) und Andreas II. (1211) wie des Deutsch-Ritterordens vor seiner Übersiedlung nach Ostpreußen in die Kokeltäler und im Burgenlande (dem heutigen Siebenbürgen) ist bekannt. Die Ansiedlungsgeschichte interessiert uns hier nur insoweit, als es sich um die Frage handelt, ob in der Grundrißbildung der deutschen und siebenbürgischen Städte Zusammenhänge sich nachweisen lassen.

Stadtingenieur Treiber, Kronstadt, angeregt durch diesbezügliche Veröffentlichungen im „Städtebau", hat sich kurz vor dem Kriege an den Verfasser gewandt mit seiner eigenen vergleichenden Beobachtung verwandter Grundzüge bzw. daß das auf deutschem Boden beobachtete[1]) ohne weiteres

[1]) Joh. Fritz: Deutsche Stadtanlagen, Straßburg 1894. Klaiber, Braunschweigs Plätze und Denkmäler. Städtebau 1912. — Desgl. Der

Abb. 30. St. Bartholomae bei Kronstadt.

Abb. 31. Mühlbach.

in den mittelalterlichen deutschen Städten Siebenbürgens sich bestätige.

Nach der städtebauwissenschaftlichen Kriegsruhepause hat nun Treiber in dankenswertester Weise Material gesammelt und dem Verfasser zur weiteren Bearbeitung für die deutsche Fachwelt übersandt. Wenn auch wie immer die Zusammenhänge nicht alle festliegen, so wird doch durch die Treiber'schen Aufnahmen eine große, fühlbare Lücke von maßstäblichen Stadtplänen ausgefüllt aus bisher noch vollständig unbearbeitetem Kolonisationsgebiet.

Fassen wir zunächst die Vorstufen des siebenbürgischen Städtebaus ins Auge, so findet sich genau wie bei uns der Mauerring als ältester Dorf- oder Stadtkern. Die elementare Voraussetzung hierfür zeigt St. Bartholomae bei Kronstadt (Abb. 30) als verteidigungsfähigen Dorfmittelpunkt. Nehmen wir noch die bekannten kreisförmigen Mauerlinien der sächsischen Kirchenkastelle wie Honigberg (geometrisch genaue Ellipse) Tartlau, Deutsch-Weißkirch, Eibischdorf, Wurmloch, Mediasch, Rosenau, Klausenburg usw. hinzu, so ist kein Zweifel mehr möglich, daß diese fortifikatorische Grundform dem deutschen Wesen der Ansiedler entsprungen ist[1]). Diese verwandtschaftliche Beziehung wird aber noch augenfälliger beim Eingehen auf die Ansiedlungsweise bei Dorf und Stadt in bezug auf die Straßen- und Baublockaufteilung. Es ist hochinteressant, aber für den Städtebau zu weit führend, die deutschen Dorfsiedlungen wie Weidenbach, Hirtendorf, Petersberg, Neustadt, Zeiden in Vergleich zu setzen mit den rumänischen und magyarischen Anlagen. Letzterer Volksstamm hat dabei ganz zweifellos in den Dorfanlagen wie Balnock, Ilgefalwa, Zalan usw. sich von dem deutschen Vorbild beeinflussen lassen in bezug auf geordnetere, klarere Grundrißbildung.

Von Interesse ist nun besonders die Tatsache, daß die mittelalterlich deutsche Zweistraßenanlage wir bewußt klar angewendet finden in Petersberg, Honigberg, Klausenburg usw. Es sei hier nur mit Mühlbach (Abb. 31) das mit den deutschen Anlagen analog gehende System vorgeführt. Zweitorig wird die torverbindende Sikulorumgasse durch die Jakobigasse parallel entlastet. Wie bei der ostelbischen Kolonialstadt wird dabei ein großes Rechteck für das Kirchenkastell wie bei Tartlau, Honigberg, Kronstadt von der Bebauung freigelassen. Der nordsüdliche Querverkehr ist nur Wohnverkehr, während der Hauptverkehr nur in der Längsrichtung der Stadt erfolgt. Wenn auch mehr tastend, zeigt doch dasselbe Prinzip der echtdeutsche Bergstadtgrundriß Schäßburg mit der alles beherrschenden Kirchenfestungsanlage (mit Treppenbauten zugänglich gemacht). Die Mauerlinie folgt hier wie bei Rothenburg o. T. der Höhenkurve[2]) (siehe Abb. 33).

Abb. 32 führt uns in eine Stadtanlage der ersten Siedlungsperiode des 12. Jahrhunderts nach Bistritz. Der große Ring mit Kirche ist hier der Mittelpunkt der ganzen Anlage, die aber so wie sie heute ist, erst gegen Ende des 13. Jahrhunderts entstanden sein kann. Er wird wie bei den ostelbischen Städten durch den quadratischen Platz kleinen Ring) entlastet. Daß die konzentrische Einviertelsringlinie im Süden des großen Ringes, ähnlich wie bei Kronstadt auf die erste Anlage als rudimentäres Überbleibsel zurückzuführen ist, ist wahrscheinlich. Wie bei Mühlbach zieht der Hauptverkehr in einer sehr breiten Hauptstraße von Tor zu Tor, welche durch eine Parallelstraße entlastet wird, die sich vom großen Ring ab wiederum radial gabelt. Mühlbach ist einfach eine kleinere Vorstufe von Bistritz, auch in bezug auf die ausschließlichen Längshauptverkehrsstraßen und Querwohnstraßen. Trotz der rechtwinkligen Regelmäßigkeit ist durch die verschiedenen Baublockgrößen und Straßenbreiten die bekannte Langeweile des quadratischen Baublocktypus echt deutsch vermieden. Städtebaukünstlerisch wird dies noch unterstützt durch die zu den Hauptstraßen quergestellte und sie abschließende Hauptkirche. Die Ursache hiervon ist zweifellos die Absicht, der Sonne Zutritt zu jeder Bauplatzwand zu geben, während die Kirche östlich orientiert ist. Die Kirche stellt sich durch diese Durchkreuzung der Himmelsrichtungen von Straßen und Kirchenachse überaus günstig in das Marktplatz- und Hauptstraßenbildes.

Abb. 32. Schäßburg.

Stadtplan von Einbeck als Urkunde des Städtebaues. (Denkmalspflege 1913.) — P. J. Meier: Der Grundriß der deutschen Stadt im Mittelalter 1909. — Chr. Klaiber: Grundrißbildung der deutschen Stadt im Mittelalter. Wasmuth, Berlin 1912.

[1]) Vgl. Neuere Forschungen über kirchliche Verteidigungsbauten Prof. Dr.-Ing. Alfred Grotte, Breslau. Denkmalpflege 1921. 7 u. 8.

Rundburgen im westl. Niederdeutschland, K. Mühlke. Denkmalpflege 1921. Nr. 11.

[2]) Vgl. Grundrißbildung der deutschen Stadt im Mittelalter. Von Dr.-Ing. Klaiber. Wasmuth, Berlin 1912, S. 33 u. 67. Freystadt.

Abb. 33. Bistritz.

Aus dem Grundriß des einen Hauptortes, Kronstadt, (Abb. 34), ist heute noch klarer als bei Bistritz die Entstehung abzuleiten. Der Ansicht von Treiber, daß die kleineren Baublöcke am Kirchenplatz von späterer Bebauung herrühren, ist nach den Vorgängen von Honigberg und Tartlau usw. beizupflichten. Es ist einfach der von den Ansiedlern zunächst festgelegte Rechtecksplatz, auf dem sie ihre kreisrunde Festungskirche errichteten. Daß hieran keine Anbauten erfolgen durften, d. h. daß der Platz freigehalten wurde, war eine primäre Forderung kriegstechnischer Natur. Der von Treiber schraffiert angegebene Stadtteil wäre als die eigentliche Altstadtsiedlung anzusprechen mit Ummauerung, die spätere östliche Neustadt mit Markt zeigt in der südlichen Hälfte das Längsparallelstraßensystem gegenüber dem radialen der nördlichen Hälfte, letzteres zweifellos nur bedingt durch die Geländeverhältnisse, d. h. durch den Maueranschluß an die Gruppe. Daß dieser Marktplatz mit dem Altstadtteil nichts zu tun hat, ist vom Grundriß der Altstadt aus gesehen selbstverständlich. Macht doch der ganze nordwestlich radial angelegte Stadtteil den Eindruck der Planung aus einem Guß nach einem Brande oder Abtragung des entsprechenden Altstadtteiles. Daß der mittelalterliche Rathausturm vollständig nach den Straßenachsen der Altstadt orientiert war, spricht für primäre Zugehörigkeit zur Altstadt als Verteidigungsturm, womit auch die gleiche Orientierung des an den Turm angebauten Rathauses sich erklärt. Wie Bistritz ist auch Kronstadt dreitorig mit ausschließlichem Längshauptverkehr und Querwohnverkehr. Auch die Orientierung der Parallelstraßen zur Himmelsrichtung ist genau dieselbe, so daß der Begriff der Zufälligkeit ausgeschaltet werden muß. Von Mühlbach bis Kronstadt ist ein und derselbe Grundrißgedanke am Werke.

Hier ist auch der Platz, dem echt deutschen Charakter des Aufbaues von Kronstadt einige Zeilen zu widmen, und zwar umsomehr, als die diesbezüglichen deutschen Veröffentlichungen noch sehr der Ergänzung bedürfen, namentlich nach der Richtung maßstäblicher Aufnahmen[1]).

Der Mittelpunkt der Stadt, das Rathaus auf dem Markt, (Abb. 38) ist mit seinem wuchtigen Rathausturm ein bekannt feines marktplatzbeherrschendes Architekturstück. An die ältere Turmmasse wurde erst 1420 das Rathausgebäude angebaut und erhielt bis 1774 seinen zwar barocken, aber im Kern durchaus deutschen Rathauscharakter. Das kirchliche Gegenstück von gleich imposanter mittelalterlicher Wirkung ist die seit dem Brande von 1689 sogenannte Schwarze Kirche (Abb. 39), die ohne weiteres in jede altdeutsche Stadt verpflanzt werden könnte. Genau wie in Kronstadt dieses deutsche Hausdach- und Giebelgewirr mit eigener monumentaler Bau- und Dachmasse wie ein Hirte

[1]) Geschichte der deutschen Baukunst in Siebenbürgen. Von Dr. Viktor Roth, Straßburg 1905.

Abb. 34.

Abb. 35.

Abb. 36.

Abb. 37.

Kronstadt.

Abb. 34. Lageplan. Abb. 35. Die schwarze Kirche. Abb. 36. Marktplatz. Abb. 37. Kaufhaus am Marktplatz.

Abb. 38.

Abb. 39.

Abb. 40.

Abb. 41.

Kronstadt.

Abb. 38. Rathaus. Abb. 39. Die schwarze Kirche. Abb. 40. Ecke Breiter Bach — Waisenhausgasse (früher Heiligleichnamsgasse). Abb. 41. Katharinen-Tor.

Abb. 42 und 43. Hermannstadt.

beherrschend überragt, genau so würde sie, verpflanzt, in jeder unserer heimeligen alten Städte diese Bauaufgabe lösen. Wie stellen sich nun die Marktplatzwände in ihrer Bebauung dar? Abb. 35 zeigt uns, wie glücklich durch die Kirchenstellung diese monumentale Baumasse das Platzeck überhöhend ausfüllt, wie in Rostock, Weilderstadt und anderen deutschen Städten. Der Gesamteindruck wäre allerdings ein noch erhebender, wenn die bodenständige einstöckige Gebäudehöhe auch in der Böttcherzeile gewahrt worden wäre. Die östliche Marktplatzecke (Blumenzeile, Kornzeile) gibt Abb. 36, wo die bodenständige Bauweise der Blumenzeile sich vorteilhaft von der Kornzeile abhebt. Der glücklichen durch die Orientierung nach der Altstadt bedingten Querstellung des Rathauses zu den radial gerichteten Platzwänden sind zweifellos die städtebau-künstlerisch feinen Platzraumwerte zu verdanken. Schade nur, daß auch hier fremdartige Baukunst als Fremdkörper sich einmischte. Für die Größenverhältnisse der Stadt ist durch schlichte, ehrliche Baugesinnung eine geradezu monumentale Wirkung erzielt mit dem dritten am Marktplatz stehenden öffentlichen Hauptgebäude, dem von der Stadtrichterswitwe Apollonia Hirscher 1545 erbauten Kaufhause (Abb. 37). Die ursprünglichen Arkaden sind leider, wie Treiber mitteilt, in neuerer Zeit verbaut worden. Sonst wäre das Straßenbild durch die Arkadengänge noch monumentaler — künstlerisch belebter. Bei den Wohnquerstraßen finden wir, wie in der altdeutschen Stadt den städtebaukünstlerisch so gepriesenen Bogenabschluß. (Abb. 40 bedarf ja für unsere Künstlerkollegen keiner Erläuterung.) Unter den erhaltenen Festungsbauten ragt das 1559 erbaute Katharinentor hervor, das ja auch auf deutschem Boden (Fünfknopfturm in Schw.-Gmünd) seinen Zwillingsbruder hat (Abb. 41).

Zum Schlusse sei noch der zweite Hauptort Siebenbürgens, Hermannstadt, mit einem Stadtplan von 1799 und einer zu vergleichenden Studien beigegebenen Maßskizze von Treiber (Abb. 42 und 43) wiedergegeben. Die ganze Baugeschichte liest hier der Kenner aus dem Grundriß wie aus einer Urkunde klar ab, mit der ersten Anlage des inneren Kirchenkastells mit seiner östlichen ringförmigen Erweiterung (kleiner Ring) beginnend. An diesen Kirchenfestungsring schließt sich nördlich der Siedlungsring auf die Burgergasse rippenförmig aufgebaut an. Hieran schließt sich die östliche und westliche Vorstadt mit eigener Ummauerung, und erst später entwickelt sich um den ursprünglichen, außerhalb der Altstadt gelegenen Marktplatz (großer Ring) die Kaufmanns- und Handelsstadt oder Neustadt.

Sie hat wohl vor den erwähnten Vorstädten zusammen mit dem Ring ihre Ummauerung erhalten, wofür die geradlinige Mauerführung spricht.

Der Gang der Ansiedlung ist also wohl wie bei so vielen altdeutschen Städten in der Weise zu denken, daß auf der Höhe das Kirchenkastell angelegt wird, woran sich nördlich an die zur Brücke führenden Verkehrsstraße (Burgergasse) der Dorfring in seiner Art als Vorburg anschloß. Die Talstraße (Elisabethgasse) erzeugt das Hauptstraßenkreuz. Weitere Kolonisten (Kaufleute u. dgl.) siedeln sich nun in dem oberen Stadtteil um den Markt und den Ring planmäßig an und so wird die obere Neustadt mit dem Kirchenkastell zu einer leichter verteidigungsfähigen Einheit zusammengefaßt. Erst hieran schloß sich dann die spätere Ummauerung der inzwischen auch großgewordenen Vorstädte. Es ist dies ein Vorgang, wie wir ihn in einer Menge deutscher Städte ganz analog verfolgen können. (Mutterstadt mit dem Markt extra muros, Kaufmannsneustadt mit Markt im Mittelpunkt und daran anschließender Vorstadterweiterung.) Die immer noch strittige Frage, ob entsprechend der wirtschaftlich primären Bedeutung des Marktrechts für den Städtebau der Marktplatz auch von primärer Bedeutung für den Bau der Stadt selbst gewesen ist, ist hier, wie in so vielen altdeutschen Mutterstädten zu verneinen, den Ansiedlern war das Verteidigungfähige ihrer Siedlung die erste Sorge und sie standen den Markthändlern mißtrauisch gegenüber, d. h. sie ließen den Marktverkehr überhaupt nicht in die Stadt. Ob die heutigen Marktplätze bei der damaligen Platzfülle unter leichter Veränderlichkeit nicht bebauter Plätze (genau wie heute) die ursprünglichen primären Marktstätten gewesen sind, bedarf im Einzelfall noch des Beweises. Noch um 1531 berichtet der Ulmer Chronist Felix Fabri[1]), daß die Märkte ausschließlich in den Ulmer Vorstädten des Lärmes und Gesindels wegen abgehalten werden mußten. Diesem widerspricht die Anlage von Kolonialstädten wie Bistritz mit ihrem ausgesparten Rechteck im Mittelpunkte nicht, da zweifellos der Marktzweck späteren Ursprungs ist. Denn die ursprünglichen kriegsgewohnten Ansiedler dieses unruhigen Landes haben sicher nicht den im unkultivierten Lande noch gar nicht möglichen Marktverkehr zum städtebaulichen Ausgangspunkt im Herzen ihrer Siedlung gemacht, sondern wie dies über 70 von Koch namhaft gemachten Kirchenburgen auf diesem Platz im Gesamteindruck einwandfrei beweisen, war die eigene Sicherheit das erste, den Bau der Stadt beeinflussende Element.

Doch genug hiervon, wünschen wir nur zum Schlusse, daß Herr Stadtingenieur Treiber-Kronstadt uns noch öfter erfreuen möge mit städtebaulichen Beiträgen aus für unsere Fachwelt so schwer erreichbarem Lande. Der erste Baustein maßstäblicher Stadtgrundrisse ist für die siebenbürgische Siedelungs- und Baugeschichte gelegt, dem sich bald auch die deutsch-ungarischen Siedlungen des Mittelalters anschließen mögen als dem viel Licht gebenden Bindeglied.

[1]) Prof. K. D. Haßler, Bruder Felix Fabris Abhandlung von der Stadt Ulm.

ZWEITEILUNG DES SIEDLUNGSGELÄNDES IN VORSTADTSIEDLUNGEN.

Von ADOLF RADING, Breslau.

Ein Beispiel.

Soll ein großes Gelände als Vorstadtsiedlung im Flachbau aufgeteilt werden, so werden die Bebauungsmöglichkeiten etwa durch die nachstehenden beiden Auffassungen begrenzt werden.

Für das Beispiel ist eine Fläche angenommen, die von vier kanalisierten Straßen begrenzt ist.

Es wird entweder weiträumig gebaut werden, etwa so (Abb. 44), d. h. die Fläche wird mit einem Straßennetz überzogen, die Häuser die Straße entlang gesetzt, mithin über

die ganze Fläche verstreut, oder so (Abb. 45), d. h. die Ränder und Ecken der Fläche und die durch das Programm notwendig werdende Ergänzung in der Mitte werden dicht mit Häusern besetzt, während der größte Teil der Fläche freibleibt.

Abb. 44.

Abb. 45.

Die Siedlung ein Rechenexempel.

Nun ist es nicht nur in unserer armen, sondern zu jeder Zeit ganz richtig, die Siedlung wie jede andere Bauaufgabe zunächst als Rechenexempel aufzufassen. Das bedeutet für Abb. 44 der Abb. 45 gegenüber ungleich größere Straßenlängen, erhebliche Mehrkosten an Kanalisation, an Beleuchtung und Unterhaltung. Vom rechnerischen Standpunkt aus also müßte man der Zweiteilung von Wohn- und Gartenfläche den Vorzug geben.

Es wird jedoch notwendig sein, auch die ästhetische Seite des Problems zu betrachten; denn die Siedlung übt als menschliche Wohnung ebenso wie das städtische Wohnquartier den größten Einfluß auf die Lebenshaltung des einzelnen aus und begegnet unter allen Bauaufgaben dem größten Verständnis, weil sie sichtbar und jedem verständlich in das Leben der Menge eingreift. Wie eng in diesem Falle wirtschaftliche und ästhetische Gesichtspunkte verknüpft sind, möchte ich im folgenden zeigen.

Bebauungseinheiten.

Große Siedlungskomplexe können in unserer Zeit der Materialarmut und Geldknappheit nicht zu gleicher Zeit vollständig bebaut werden. Die Bauzeit wird sich über viele Jahre, vielleicht Jahrzehnte ausdehnen.

Ein Straßennetz, über die ganze Fläche gebreitet, hat nur Sinn als Ganzes. Teile wirken unfertig, unerfreulich, verlaufen ins Leere. Teilt man das Siedlungsland, faßt man die Bebauungen auf einzelne geschlossene Flächen zusammen (Abb. 45), so können die Einzelteile, besonders wenn sie von vornherein in verschiedenen Größen vorgesehen sind, jeder für sich, je nach den zur Verfügung stehenden Mitteln zu ihrer Zeit gebaut werden. Diese Teile sind abgeschlossene Bebauungseinheiten und wirken jeder für sich als Ganzes. (Abb. 46.)

FREIFLÄCHE

FREIFLÄCHE

LANDSTRASSE

Abb. 46.

Bildeinheiten.

Zu dieser Einzelwirkung tritt nach der Bebauung der ganzen Fläche noch eine zweite, die Beziehung von Teil zu Teil, von Bildeinheit zu Bildeinheit, die Wechselwirkung der Bilder, die der Landschaft den Rahmen gibt, die Einheit von Siedlung und Landschaft deutlich macht und ein klares, übersichtliches Bild des Ganzen ermöglicht.

Zu diesem Ergebnis führt die gleichmäßig über das Ganze gezogene Netzbebauung nicht. Sie kann es erst, wenn der zum einzelnen Hause gehörige Grundbesitz so groß ist, daß die Häuser einzeln zur Bildwirkung kommen, d. h. daß die Fläche des unbebauten Landes so groß ist, daß die einzelnen Bilder sich voneinander lösen können. Das kann bei der Vorstadtsiedlung nicht der Fall sein, der Grundbesitz wird sich auf Gärten beschränken, die in ihrer Kleinheit eine solche Bildtrennung nicht möglich machen.

Innerhalb einer gleichmäßigen Netz-

bebauung befinden wir uns also entsprechend der heutigen städtischen Bebauung im Innern eines weitverzweigten Gebildes, dessen Grenzen wir nicht empfinden können, das zu übersehen unmöglich ist.

Flachbautradition.

Es wäre logisch gewesen, für die heutigen, im bewußten Gegensatz zum städtischen Hochbau angelegten Vorstadtsiedlungen auch rein städtebaulich eine neue Form zu suchen (Abb. 46). Den Anhalt dafür kann die bestehende Flachbausiedlung das Dorf, weit eher geben, als die grundverschiedene Bebauungsform der Stadt. Die vorstädtische Gartensiedlung hat außer im Haustyp des Einfamilienhauses (zwar nicht im Grundriß, wohl aber in der äußeren Form) auch für die Bearbeitung und Bewirtschaftung des Grundstücks ihre Vorbilder durchaus im Dorfe. Diese Tradition aufzusuchen wäre logisch gewesen. Die Möglichkeit wäre gegeben, die Stadt auf die einfachste und natürlichste Weise in die Umgebung überzuleiten, anstatt formlos irgendwo in der Gegend eine mit hohen Häusern bestandene Straße zu beginnen, die irgendwie ins Leere verläuft.

Jedoch — wie die Verhältnisse heute liegen — hat man die Stadtstraße einfach auf die Flachbausiedlung übertragen. Das ist gedanklich und praktisch eine Unmöglichkeit.

Man kann sie praktisch durch die Verschmälerung und die geringere Befestigung der Straßen wohl mildern, nicht aber sie aus der Welt schaffen.

Zuzugeben, daß der Siedler seinen Garten unmittelbar am Hause hat, aber dieser Vorteil zwingt ihn, da sein Garten naturgemäß nur klein sein kann, wiederum eine städtische Form der Siedlung auf, zwar wesentlich gemildert, aber doch eine städtische Siedlung, die gerade der Grund seiner Flucht aus dem Stadtkern war.

Freiflächen.

Diese Vorstadtsiedlungen werden ganz wesentlich im Interesse der Kinder, der Heranwachsenden angelegt, sie stellen eine recht kostspielige Wohnform dar, die für die große Menge der Stadtbevölkerung in absehbarer Zeit nicht in Frage kommt. Werden sie aber gebaut, so müßten sie etwas bieten, was die Stadt ihrer Natur nach nicht geben kann, Freiflächen, d. h. Natur, je nachdem, Acker- oder Gartenland, Wiesen und Wald. Die heutige Vorstadtsiedlung bietet von alledem nichts, der Spaziergänger findet Straßen, Straßen und wieder Straßen genau wie in der Stadt. Ebenfalls der Stadt entnommen ist unter günstigen Verhältnissen vielleicht ein größerer Spielplatz. Aber er reicht erfahrungsgemäß niemals aus, und das abgesperrte Gartenland längs der Hausreihen kommt für diese Zwecke praktisch nicht in Frage.

Dagegen erlaubt die Zusammenfassung des Gartenlandes in der zweigeteilten Siedlung eine ganze Reihe von Nutzungsmöglichkeiten.

Es liegt im Gegensatz zur Netzbebauung nicht im Wesen dieses Bebauungsplanes, daß jedem Hause und jeder Wohnung schematisch der Garten zugeteilt wird, da die Bebauungsform nicht von der Gestaltung der Freifläche abhängig ist. Es kann berücksichtigt werden, daß der Garten nicht überall willkommen ist und nicht überall bewirtschaftet werden kann.

Die so gewonnene Fläche kann Freifläche bleiben und der Allgemeinheit zugute kommen. Darüber hinaus kann die Landschaft in weitestem Maße geschont, Wald erhalten werden, Siedlung und Landschaft schließen nicht mehr einander aus, sondern ergänzen sich durch Wechselwirkung. Schöne Punkte können durch die Gestaltung der Bebauung in ihrer Wirkung gesteigert werden, die Siedlung bildet in ihrer Geschlossenheit scharf umrissene, deutliche und faßbare Bilder in der umgebenden Weite der Landschaft.

Es ist möglich, Ackerwirtschaft mit Gartenwirtschaft wechseln zu lassen, das Land in beliebigen Stücken zu verpachten oder zu veräußern und so dem vorhandenen Bedürfnis aufs genaueste sich anzupassen.

Nicht nur innerhalb der Siedlungsfläche ist die Verbindung zwischen Siedlung und Landschaft hergestellt, auch in die Umgebung geht die Siedlung aufs Einfachste und Natürlichste über; denn die Landschaft setzt sich in der Siedlungsfläche fort und ist nicht ausgetrieben.

Beziehung zur Landschaft.

Hier ist einer der wesentlichsten Punkte.

Es kommt für die Vorstadtsiedlung nicht darauf an, den Typ des Stadthauses, das gleichartig aneinander gereihte Miethaus im Einfamilienhaus in natürlich noch viel endloseren Straßenzeilen bis zur Unerträglichkeit zu wiederholen und so die Wohnsiedlung in eine industrielle Zwangsjacke zu pressen, Haus und Bewohner zu uniformieren, sondern es kommt darauf an, dem Stadtmenschen die Verbindung mit dem Lande wiederzugeben, die er heute verloren hat. Die Verknüpfung zwischen Mensch und Erde ist enger, als wir uns das gewöhnlich träumen lassen oder wahr haben wollen, und die alte biblische Legende von der Formung des Menschen aus einem Erdenkloß rührt an Urtriebe menschlichen Lebens.

In einer fast tausendjährigen städtischen Erziehung ist diese Verbindung mit dem Lande fast vollkommen verloren gegangen, immerhin sind wir in Deutschland in der glücklichen Lage, an eine uralte Tradition dörflicher Entwicklung anknüpfen zu können, die, wenn auch ohne Verbindung mit der Stadt und von ihr vorläufig noch sehr unvollkommen entdeckt, doch in steter Linie bis in unsere Tage führt.

Hierbei ist zu bemerken, daß es sich für die Anlage der Vorstadtsiedlung ebensowenig um eine Kopie der Stadt wie um eine Kopie des Dorfes handeln kann; denn ihre Bewohner sind Städter und haben zum überwiegenden Teil städtische Bedürfnisse. Es ist jedoch möglich, daß aus der Anknüpfung an Stadt und Dorf eine neue Einheit entsteht, die diesen Bedürfnissen gerecht wird und die Forderungen der Landschaft nicht vernachlässigt. Die Verbindung mit dem Lande kann nicht durch schematische Zuteilung von Gärten erreicht werden, sondern nur durch Ansiedlung unmittelbar in der Landschaft, durch unmittelbare, deutlich wahrnehmbare Wechselbeziehung des Hauses zu ihr.

Das heißt: der Plan der flachgebauten Vorstadtsiedlung kann im Gegensatz zum städtischen Hochbebauungsplan, der absolut und unbedingt darauf angewiesen ist, nicht allein von der Wohnzelle aus gelöst werden. Hier ist die Auslösung der Wechselwirkung zwischen Haus und Landschaft für die Anlage ein mindestens ebenso wichtiger Gesichtspunkt, der leider heute fast überall vergessen wird. Um das zu erreichen, ist es notwendig, einen Bebauungsplan zu schaffen, der in der Straßenführung unabhängig von der Wohnhausgestaltung und Grundstücksform ist. Das

bedeutet nicht schrankenloses romantisches Sichgehenlassen, sondern in der Zweiteilung des Siedlungslandes in Wohn- und Gartengelände, wie oben gezeigt, höchste Wirtschaftlichkeit durch Verkürzung der Straßenlängen, Verringerung der Kanalisations- und Beleuchtungskosten, schließlich auch der Baukosten durch ausgedehnteres Aneinanderbauen der Häuser.

Bebauungsplan.

Einzelinteresse ist mit gemeinsamem Interesse in der städtischen Siedlung, also auch in ihrer Abart, der weiträumigen Vorstadtsiedlung, aufs engste verknüpft. Es ist ohne weiteres klar, daß der einzelne, sobald er die Abgeschlossenheit seiner Wohnung verläßt, auf Schritt und Tritt von Anlagen für die Gesamtheit umgeben ist, daß sogar seine Wohnung von diesen Anlagen unmittelbar aufs stärkste beeinflußt wird. Es ist also bei der Aufstellung des Bebauungsplanes notwendig, sich außer mit der Gestaltung der Wohnzelle auch mit den Anlagen für die Gesamtheit zu befassen. In der eng gebauten Stadt bildet beides eine untrennbare Einheit, die Weiträumigkeit der Vorstadtsiedlung erlaubt, diese Verbindung aufzulösen.

Wie es notwendig ist, einen Gedanken zu Ende zu denken, ist es notwendig, die durch den Charakter einer Siedlung gegebenen Möglichkeiten zu erschöpfen.

Das Interesse der Bewohner des Kerns einer Stadt ist — neben bestimmten Forderungen für die Gestaltung und die Eigentumsverhältnisse ihrer Wohnungen — hauptsächlich, möglichst kurze Wege zurückzulegen. Daraus ergibt sich das bekannte städtische hohe Haus und die Notwendigkeit des unmittelbaren Anbaues des einen an das andere. Die Forderung nach Licht besonders aber nach Entlüftung der so entstehenden wabenartigen Gebilde ergibt für den Stadtkern, soweit Wohnviertel in Frage kommen, die Auflösung der Blöcke in Hausreihen, die beiderseits vom Winde bestrichen werden können[1]).

Charakteristisch für städtische Miethauswohnviertel im Hochbau ist also nicht der Wohnblock, sondern die Reihenhausbebauung, wie wir sie von der vorstädtischen Flachsiedlung her gewohnt waren.

Würde in der weiträumigen Vorstadtsiedlung das im Gegensatz zur Stadtkernsiedlung verfügbare freie Gelände schematisch verteilt werden und die Siedler, jeder für sich, auf den so gewonnenen Grundstücken angesiedelt werden, so würden lange, gleichartige, den Stadtstraßen ähnliche Straßenzüge entstehen, die, im wesentlichen ohne Reiz, vor allem dem Siedler, der den Verhältnissen der Stadt zu entgehen wünschte, die verlangte Natur nicht geben würden.

Diese Siedlungen sind aus dem Verlangen nach Natur geboren, das ist der Grund ihres Entstehens und das Charakteristische an ihnen. Ein weiter Raum wird zur Verfügung gestellt, der diesem Verlangen dienen soll. Teilt man ihn auf, verzettelt man ihn in kleine Einheiten, so wird er als Ganzes nicht mehr wirken können; die Möglichkeiten, die er bot, sind nicht erschöpft. Das Interesse der Gesamtheit ist zugunsten der Einzelinteressen geopfert, damit aber auch die Einzelinteressen schwer geschädigt.

Sobald versucht wird, die verfügbare Fläche als Ganzes bestehen zu lassen, ergibt sich die Anhäufung der Häuser an einzelnen Punkten. Je nach der Größe dieser Zusammenfassungen ist eine Aufteilung durch Längs- und Querstraßen erforderlich, es entstehen also Baublöcke.

Da nun aber diese Bebauungskomplexe in ihrer Ausdehnung entsprechend der Weiträumigkeit der Siedlung nicht groß sein werden, da auch die Häuser niedrig sind, im wesentlichen Einfamilienhäuser, so besteht hier keine Notwendigkeit, die Blöcke aufzulösen. Man wird sie sogar wirtschaftlich ausnutzen können.

Diese Siedlungen sollen nicht zum geringsten die Möglichheit zur Kleintierzucht bieten. Man wird also die freie Fläche des Blockinneren zur Viehweide zugleich auch als idealen, von der Straße getrennten Spielplatz für die kleinsten Kinder benutzen können. Auch die Diebesgefahr könnte, da die Kleinviehställe nicht ohne weiteres von der Straße aus zugängig sind, auf ein Minimum beschränkt werden.

Es ergibt sich also als charakteristisch für die weiträumige Vorstadtsiedlung im Flachbau eine Blockbebauung, wie wir sie bisher als städtische Miethauswohnform gewohnt waren.

Diese Resultate sind merkwürdig genug und stehen völlig im Gegensatz zu unseren gewohnten Anschauungen. Sie sind Ausdruck und vorläufiges Teilergebnis einer Arbeit, die, von der Wohnzelle ausgehend, mit dem Wohnproblem der Zukunft überhaupt sich beschäftigt.

Wenn hier nur die städtische Siedlung besprochen wurde, so geschah das, weil die Gestaltung der Stadt rein städtebaulich noch nicht gelöst ist, und weil es notwendig ist, sich darüber klar zu werden. Die wirtschaftliche Neugestaltung an sich kann jedoch nicht mit dem Bau der Stadt beginnen, sondern muß mit der reichlichen Schaffung von ländlichen Siedlungen, also mit Betrieben, die durch sich selbst sich erhalten können, ihren Anfang nehmen. Erst dieses dichter besiedelte Land, diese veränderte Wirtschaftsstruktur, kann dann als Folgeerscheinung die neue Stadt hervorbringen.

Es kam mir darauf an, in der Besprechung eines Einzelproblems, ohne Einzelheiten zu berühren, zu zeigen, wie etwa die Auflösung der großen Stadt in die Umgebung sich vollziehen muß, und ich hoffe, daß diese trockene Gedankenarbeit lebendige Wirklichkeit in sich bergen, und daß der Glaube an die Notwendigkeit dieser Verschmelzung, dieses allmählichen Aufgehens der Stadt in das Land, dieser organischen Verbindung beider, zu Taten führen möge.

[1]) Siehe de Fries: „Wohnstädte der Zukunft" (Bauwelt-Verlag) 1919. Vgl. auch meinen Aufsatz im Heft 11/12, Jahrgang XVII (1920) des „Städtebaues".

CHRONIK.

ZUR LEITUNG DER AKADEMIE DES BAUWESENS ist für die Zeit bis Ende Dezember der frühere Oberhofbaurat Geyer als Präsident der Akademie und der Wirkliche Geh. Oberbaurat Sarre zum Dirigenten der Abteilung für das Ingenieur- und Maschinenwesen dieser Akademie gewählt worden. Die Wahlen fanden die Bestätigung des Ministeriums.

GEHEIMRAT PROFESSOR FELIX WOLFF beging am 31. August seinen siebzigsten Geburtstag. Wolff, ein Schüler Durms

und Hitzigs, gehörte in den achtziger und neunziger Jahren zu den bekanntesten Berliner Architekten. 1899 übernahm Wolff in Straßburg die Leitung der Denkmalpflege der Reichslande und verblieb dort bis 1909. Die zehnjährige Tätigkeit in Elsaß-Lothringen bedeutet den Höhepunkt seines wissenschaftlichen und organisatorischen Schaffens. Er begründete dort das Denkmalarchiv in Straßburg, das als erstes jener Art in Deutschland vorbildlich für eine Reihe ähnlicher Institute wurde.

FREIBURG i. Br. Der Freiburger Münsterbaumeister Friedrich Kempf ist von der Universität Freiburg i. Br. zum Ehrendoktor der Philosophie ernannt worden als Anerkennung der großen Verdienste, die er sich um die Erhaltung eines der wertvollsten mittelalterlichen Bauwerke Deutschlands erworben hat.

EHRENDOKTOREN DER BERLINER TECHNISCHEN HOCHSCHULE. Auf einstimmigen Antrag der Fakultät für Bauwesen, Abteilung Architektur, haben Rektor und Senat der Technischen Hochschule zu Berlin-Charlottenburg dem Geheimen Rat Dr. phil. v. Oechelhäuser, dem dem hochverdienten Vorkämpfer deutscher Denkmalpflege und früheren Lehrer der Kunstgeschichte an der Karlsruher Hochschule und Kunstakademie, die Würde eines Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen. Zu Ehrenbürgern der Hochschule wurden in Anerkennung ihrer Verdienste um die Anstalt ernannt die Direktoren Mamroth und Deutsch von der A. E. G., Geh. Rat Conrad v. Borsig sowie der Direktor der Knorr-Bremse, Wilhelm Hildebrand in Berlin.

INTERNATIONALER ARCHITEKTENKONGRESS. Vom 4. bis zum 11. September tagte in Brüssel der 10. Internationale Architektenkongreß. Gleichzeitig wurde im Palais d'Egmont eine Architekturausstellung eröffnet mit einer belgischen und einer ausländischen Abteilung. Die Deutschen hatte man dazu nicht gebeten.

WOHNUNGSNOT UND VOLKSGESUNDHEIT. In Frankfurt am Main tagte der Verein für öffentliche Gesundheitspflege. Das Hauptziel der Tagung ist, Mittel und Wege zu finden, den ungeheuer gesteigerten Anforderungen der Gegenwart gerecht zu werden. Der wichtigste Gegenstand der Beratung ist infolgedessen die Wohnungsnot. Über den gegenwärtigen Stand dieser Frage berichtete Professor Dr. Morgenroth. Interessant war die statistische Feststellung, daß trotz der starken Menschenverluste während des Krieges und den Gebietsabtretungen die Bevölkerungsdichtigkeit sich von 115 pro Quadratkilometer auf 134 nach dem Kriege erhöht hat. Berücksichtigt man nun noch den fast völligen Stillstand der Bautätigkeit während des Krieges, so kann man ungefähr verstehen, welche Dimensionen die Wohnungsnot angenommen haben muß. Der Referent berichtete, daß in Berlin z. B. 1139 Familien im Keller, 22800 in Räumen von kleinerem Umfang als Gefängniszellen wohnen. Über die Folgen dieser von Professor Morgenroth vorgetragenen Tatsachen berichtete Professor Dr. Krautwig (Köln). Zunächst sind die Reserven an Volksgesundheit und Volkskraft fast völlig aufgebraucht. Die Reste davon müssen bei der Zusammenpferchung der Bevölkerung in Kürze verschwinden; die sittlichen Folgen seien nicht minder verheerend. In der Begrenzung des Wachstums der großen Städte sieht der Referent eine Möglichkeit, dem Übel wenigstens einigermaßen zu steuern. Weitere Ausführungen hierzu machte Frau Oberregierungsrat Baum (Karlsruhe). Führende Männer unserer öffentlichen Gesundheitspflege, wie Professor Dr. Neißer und Geheimrat Gürtler, Professor Dr. Drigalski usw., beteiligten sich an der Aussprache.

NEW YORK ALS RIESENSTADT. Der ungeheure Reingewinn, den Amerika mit der Beteiligung am Kriege gemacht hat, veranlaßt die kühnsten Pläne für die nächsten Jahrzehnte. So planen maßgebende New Yorker Männer eine Stadterweiterung, die alles Dagewesene in Schatten stellt. Man rechnet, daß New York 1950 eine Bewohnerzahl von 16,5 Millionen Menschen, 2000 nicht weniger als 37 Millionen haben wird. (Jetzt hat New York mit Brooklyn usw. 5620000 Einwohner.) Für diese Stadt soll ein Bebauungsplan geschaffen werden. Die neue Stadt soll etwa eine Kreisfläche von 80 km Durchmesser = 5000 qkm bedecken, und hätte dann etwa 74 Köpfe auf 1 ha. Für die Vorarbeiten ist eine Million Dollar ausgeworfen.

EINLADUNG AN DEUTSCHLAND ZUR PARISER INTERNATIONALEN KUNSTGEWERBE-AUSSTELLUNG 1924. Die Ausstellungsleitung der Pariser Internationalen Kunstgewerbe-Ausstellung 1924 hat jetzt beschlossen, Deutschland zur Beteiligung aufzufordern. Dem Beschluß ging eine lange Debatte voran. Der Ausstellungsplan war schon vor dem Kriege verfolgt worden, und schon damals war es die große Frage, ob man das französische Kunstgewerbe der Konkurrenz der Deutschen aussetzen dürfe. Vor der Entscheidung der Ausstellungsleitung hatte man die französischen Künstler und Kunstgewerbler nach ihrer Ansicht gefragt. Das Ergebnis war, daß nur drei Stimmen sich gegen die deutsche Beteiligung, die meisten dafür aussprachen.

MANGEL AN BAUARBEITERN. Erhebungen in allen preußischen Regierungsbezirken haben ergeben, daß Mangel an Bauarbeitern, der mit Rücksicht auf die Wohnungsnot besondere Aufmerksamkeit erheischt, besteht. Wenn dieser Mangel auch nicht in allen Orten und nicht überall in gleicher Stärke hervortritt, so ist er doch zum Teil ein sehr fühlbarer, namentlich an Maurern und Zimmerern, dem ein ausreichendes Angebot von gelernten Handwerkern nicht gegenübersteht. Besonders wichtig ist die Lehrlingsfrage im Baugewerbe, und bei ihrer Lösung ist die Mitarbeit der Handwerkskammern unentbehrlich. Diese werden die Baugewerbetreibenden und deren Innungen zu veranlassen haben, für ausreichende Entlohnung der Lehrlinge zu sorgen. Gleichzeitig werden Beschränkungen der Lehrlingszahl aufzuheben sein; trotzdem muß etwa auftretenden Fällen von Lehrlingszüchterei begegnet werden. Für die Kammern dürfte es sich empfehlen, sich mit den Provinzialberufsämtern und Berufsämtern, auch mit den Organisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer in Verbindung zu setzen. Dem bestehenden Mangel will man weiter durch Umschulung von erwerbslosen Bauhilfsarbeitern abhelfen. Wenn auch eine solche in größerem Maße nicht empfohlen werden kann, so werden doch Versuche in geeigneten Fällen zu unterstützen sein. Die Handwerkskammern werden gut tun, sich an den Arbeiten der Umschulungsausschüsse zu beteiligen.

ELBERFELD. Einen städtebaulich interessanten Wettbewerb schrieben die Vereinigten Glanzstoffabriken A. G., Elberfeld, aus zur Erlangung von Entwürfen für ihr Verwaltungsgebäude in Elberfeld. Der große Bauplatz liegt an drei Straßen und bildet gleichzeitig die Schmalseite eines schönen Kirchplatzes. Bei dem beschränkten Wettbewerb, der unter einer Anzahl bekannter rheinischer Architekten ausgeschrieben war, erhielt bei 10 eingegangenen Arbeiten den ausgesetzten Preis (60000 M.) der Entwurf „Sirius" von Dipl. Ing.-Fritz H. Kreis, Köln.

MITTEILUNGEN DER SCHRIFTLEITUNG

STÄDTEBAULICHER WETTBEWERB. Zur Erlangung von Entwürfen für die Gestaltung des Bahnhofsplatzes in Koblenz und seiner Umgebung sowie für ein Hotel- und Bureauhaus am Bahnhofsplatz schreibt die Stadt Koblenz mit Frist bis zum 15. November einen Wettbewerb unter den reichsdeutschen Architekten aus. Für die besten Entwürfe stehen drei Preise (100000, 60000 und 40000 M.) zur Verfügung, außerdem sind Ankäufe für je 15000 M. vorgesehen. Dem Preisgericht gehören u. a. Geheimer Regierungsrat Professor Dr. G. Bestelmeyer, München, Professor Paul Bonatz, Stuttgart, Professor Dr. Fritz Schumacher, Köln am Rhein, Stadtoberbaurat Rogg, Koblenz an. — Die Frist dieses Wettbewerbes, der die Gestaltung des Bahnhofsplatzes, eine Baublockbearbeitung und Entwürfe für ein Hotel und ein Bureauhaus vorsieht, ist viel zu kurz gesteckt. Die rein zeichnerische Durcharbeitung einmal gefaßter Entwürfe allein würde die jetzt verfügbare Gesamtfrist benötigen. Im Interesse der großen Zahl arbeitsfroher, aber zur Bezahlung von Hilfskräften nicht ausreichend bemittelter Architekten muß eine wesentliche Verlängerung der verfügbaren Arbeitszeit gefordert werden, so daß der 31. Dezember als Ablieferungstermin frühestens in Frage käme.

RAYMOND UNWINS, „Grundlagen des Städtebaues" sind in zweiter Auflage soeben im Verlag Otto Baumgärtel, Berlin, erschienen. Dieses außerordentlich wertvolle, dem Städtebauer von heute unentbehrliche Werk umfaßt in der vermehrten und verbesserten Auflage 347 Abbildungen und 7 Faltpläne, die trotz der schweren unerschwinglichen Papier- und Druckpreise in sehr guter Ausführung zur Geltung kommen. Da die im Jahre 1910 erschienene erste Auflage längst vergriffen ist, sei die Anschaffung dieses grundlegenden Werkes der Stadtbaukunst dringlich angeraten.

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen G. m. b. H. & Co., Wittenberg.

JAHRG. XIX 1922 HEFT 5/6

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN

GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

MEHR SEELE UND VERTIEFUNG.

Von HARRY MAASZ-Lübeck. Hierzu die Tafeln 18—21.

Die sieben Türme stehen dem Beschauer näher, als sie die kalt berechnende Linse in das Lichtbild der Gesamtübersicht eingetragen hat. Wer auf den sanft zum Wiesental sich neigenden Höhen steht, wähnt sie fassen zu können, so nahe rücken sie, und er fühlt das Herz des alten großen Geistes ganz nahe dem seinen klopfen. Aber auch das Baumwerk, diese grüne Architektur, die der Landschaft Wesen und Ausdruck gibt, wächst riesenhaft vor unseren Augen aufwärts.

Aber da ist noch so manch anderes, was die Kamera nicht zeigen kann. All das an Farben und Licht so mannigfaltige und so reiche Leben, all die kleinen Kostbarkeiten an Linien und Flächen, all das von Anbeginn Gewesene und in den Zeitläuften Gewachsene, all die Schönheit, die nur mit der Seele und mit dem Herzen erlauscht und erfaßt werden will; erfaßt werden muß, wenn der Mensch, sei er Erbauer menschlicher Siedlungen oder Planer riesengroßer Industriewerkstätten, oder sei er Konservator heiliger Naturdenkmäler, seine Kreise weiter zieht, um der Bevölkerung und ihren Bedürfnissen die Erde, die angestammte Landschaft zu gewinnen.

Oder geht das Bauen und Planen, das Erobern und Erhalten ohne jene seelische Fühlungnahme und ohne Herz, welches tiefer schürft, als der nüchterne Verstand das vermag?

Unsere städtebaulichen Planungen der letzten Jahrzehnte, insonderheit aber jene, welche in die Landschaft, jenen angestammten, bedeutende heimatliche Grundwerte tief atmenden Schönheitsbesitz, hineinwachsen, sich innig fest mit demselben verbinden — unsere Siedlungen —, sie lassen ja alle die für die seelische und moralische Entwicklung der Menschheit so unumgänglich notwendige Vertiefung vermissen. Es ist weder Sentimentalität noch Romantik, die hier um Erfüllung ringt, es ist nichts anderes, als ein Sichaufbäumen gegen alle Nüchternheit und papiernes Linienphrasentum, mit denen wir Wucher trieben, und die uns um das eigentlich Tiefste brachten —, um den im Innern immer wieder neu aufquellenden Born frohgemuter Daseinsfreuden, berechtigten Lebensstolzes und innigster Heimatliebe.

Oder ist das alles heute in unserer nach Wirtschaftlichkeit, Ausnutzung bis zur Neige, nach Nüchternheit und Schematisierung verlangenden Zeit so ganz und gar undiskutabel? Heißt es für den die Zeichen der Zeit nicht verstehen, welcher noch etwas anderes will als das, den Boden urbar machen um aus ihm das letzte herauszuholen oder Häuser bauen, die mit den geringsten Mitteln die größte Anzahl von Wohnzellen hergeben? Sind denn keine anderen Werte für die Menschheit heute und in Zukunft mehr vorhanden als die, welche für den Magen, für das leibliche Wohlbefinden bestimmt sind? Täuschen wir uns doch nicht und sehen wir es doch endlich ein, daß dieses Schematisieren, dieses Nivellieren, dieses ohne die geringste Rücksichtnahme über alles organisch Gewachsene kaltherzig Sichhinwegsetzen bereits weit mehr Unheil unter uns Menschen angerichtet hat, als wir mit unserem überzüchteten Verstand zu überblicken vermögen. Wenn irgendwo die Unterwertung der innigsten Zusammenhänge zwischen heimatlichen und seelischen Werten und denen der Neuplanungen große Klüfte in dem Gemeinschaftsleben der Menschen gezeitigt haben, so ist es bei den Siedlungen, und es ist die höchste Zeit, daß wir einsehen, daß die für unsere Mitmenschen geplanten Wohnstätten nicht Angelegenheiten des Meisterns von Papier und Linien sind. Sie sind Angelegenheiten der Begeisterung und der Leidenschaft, Angelegenheiten tiefster Würdigung des Nächsten, frohgemuten Glaubens an die Ideale — Verzeihung, daß ich noch im Besitz der selben bin —, an den Aufwärtswillen der Menschheit.

Kann jemand die Menschheit zum begeisterten be-

jahenden Leben emporheben, der nicht selbst der Begeisterung fähig ist?

Jener Begeisterung meine ich, deren ein wahrer Künstler beim Anblick dessen fähig ist, was er zu formen und zu meistern sich anschickt. Hier ein Stück ursprünglicher Natur, deren Charakter durch Baum- und Pflanzenwuchs, Bodenform und Höhenlage, durch Lage und Beziehung zur näheren und ferneren Umgebung gegeben ist und der in jedem einzelnen Falle der zukünftigen Gestaltung und Meisterung im künstlerischen und technischen Sinne Leitmotiv ist.

Wer Augen hat zu sehen und eine Seele, um zu tasten und über jene feinen Nervenfäden in den Fingerspitzen verfügt, die unbewußt das innere Erleben umwerten bei stiller, willensbrünstiger Entwurfsarbeit, erkennt selbst in den scheinbar banalsten Geländeformationen und -lagen diese Leitmotive und wird ihnen bewußt oder unbewußt folgen. Er wird in der Wertung und Achtung des organisch Gewachsenen in die hohe Idee der organischen Planung hineingehoben.

Daß wir uns dabei befreien müssen aus den Armen einer jeder Kunst verhängnisvollen Sentimentalität, die ihr höchstes Ziel darin erblickt, dem Heimatschutz kleinlichste Liebedienerei zu bieten, bedarf keiner Erwähnung, denn dergleichen phrasengesättigte Anschauung unlebensfähiger Wichtigtuerei legt sich wie ein drückender Alb auf die sich in gedehnten Rhythmen atmende Kunst; aber wir müssen einhalten mit dem Vernichten der eigentlich tonverleihenden, in des Wortes tiefster Bedeutung bodenständigen Werte.

Weil kein edleres Beispiel mir zur Hand ist, erläutere ich meine Schaffensanschauungen an einem mir naheliegenden Gelände, welches durch eine Fülle prächtigster Auszeichnungen bezüglich seiner Lage zur Umgebung, seiner Lage in sich und seiner Bodenbeschaffenheit als Vorbild bezeichnet zu werden geeignet erscheint.

Die hierneben im Schriftsatz abgedruckte Lageskizze (Abb. 47) zeigt die Beziehung des durch ein leichtes Geviertnetz kenntlich gemachten Siedlungsgeländes zur Stadt, deren Kernpunkt, ausdrucksvoll durch ragende Türme hervorgehoben, durch Punktierung markiert ist. Man geht eine gute halbe Stunde Wegs vom Mittelpunkt der Stadt zum Gelände. Wie seine Beschaffenheit zur Zeit ist, zeigen die beiden Bilder. Das eine (Tafel 21) wurde von der Höhe 11 im Süden, das andere (Abb. 48) etwa von der Höhe 10 im Osten aufgenommen. Die Höhenlage und den planmäßigen Zustand gibt der Plan auf Tafel 18 wieder. Plan und Lichtbilder zeigen Höhen und Niederungsgebiet und durch die Schichtlinienanordnung den Verlauf derselben. Der größte Teil des Geländes wird von dem an malerischen Schönheiten so reichen Wasserlauf gebildet. Es sind nüchterne Linien, die der Plan zeigt, aber beim näheren Hinsehen wird die ganze Schönheit und Weite der für Lübeck charakteristischen Landschaft verständlich.

Abb. 47. Lageskizze.

Weite Wiesenflächen, die über Winter und Frühjahr überschwemmt sind, dann aber im Blütengold der Sumpfdotterblumen wochenlang märchenhaft brennen. Sanfte Höhenlagen, von denen herab man die ganze Schönheit tiefatmend überblickt. Kaum erreichbare, nur auf schmalen Wegen zu erlangende Bruchbestände aus Erlen und Weiden, die der Lenz rotviolett schimmern läßt und die von Myriaden weicher gelbbestäubter Kätzchen goldig leuchten. Dann die weite dämmerige Landschaft, das umgebende Wasser und — dieser Anblick der „goldenen Türme" Lübecks.

Wer nun die Beschaffenheit des Geländes auf seine Ausnutzungsmöglichkeiten hin näher prüft, gelangt zu folgendem Ergebnis:

1. Das mittlere feuchte Wiesengelände eignet sich für die Bebauung nicht.

2. Das im Bereich der Höhenkurven 4, 5 und 6 liegende Gelände eignet sich zwar für eine Bebauung nicht, wohl aber noch für die Gartenbewirtschaftung.

3. Das übrige Gelände ist für die Besiedlung mit Gebäuden und Gartenland brauchbar.

4. Die Ufer der Wakenitz sind infolge ihrer Tiefenlage und ihrer Bodenbeschaffenheit ohne größere Regulierungsarbeiten weder für die Besiedlung noch für die Gartenwirtschaft geeignet.

Aus den oben erwähnten Bezeichnungen und den hier eben gemachten Feststellungen, zu denen sich jene Forderungen hinzugesellen, die bezüglich der Besiedlung und Kleingartenwirtschaft mit ihren mittelbaren und unmittelbaren Folgeerscheinungen und Notwendigkeiten gestellt werden, ergibt sich der Plan auf Tafel 19, dessen verschiedene Schraffur die Gebiete deutlich voneinander trennt.

Alles zu einer Einheit gegliedert und verschmolzen, gibt dann den einheitlichen Bebauungsplan mit seinem charakteristischen, durch Bodenlage, Bodenbeschaffenheit, durch Forderung und Notwendigkeit geschaffenen Gepräge.

Tafel 20 zeigt den organischen Aufbau der gesamten Planung, die aus einem als Weide auszunutzenden Niederungsgebiet, über Kleingärten (dunkelgrün) zum Eigenheimgebiet mit Eigengärten emporwächst, um alsdann in einem öffentlichen, dem Allgemeinwohl zugute kommenden Grünstreifen auszulaufen. Die Ufer des Wasserlaufes (hellgrün) werden von vornherein der Allgemeinheit erschlossen.

Hier wird nach Möglichkeit die bestehende Eigenart in Pflanzung und Bodengestalt des Schutzes bedürfen, d. h. gewaltsame Eingriffe sind zu vermeiden, denn die Zeit hat im Laufe der Jahrzehnte mit Hilfe von Wind und Wasser eine reizvolle Arbeit an den Linien der Ufer und Pflanzen verrichtet, die durch menschliches Bemühen nicht

zu übertreffen ist. Die Arbeit des Landschaftsgestalters erstreckt sich in diesem Gebiete fast ausschließlich auf Erschließung desselben vermittels Wege und Plätze.

Wo aber die Voraussetzungen günstig sind, wird auch die Wasserfläche selbst dem Verkehr erschlossen. Breite Strandflächen, die sich sanft von sonniger Rasenböschung auslaufend dem Ufer zuneigen, werden beliebte Tummelplätze, auf denen Jugend und Alter Festesstunden an der Sonne erleben sollen. Anlegestellen ermöglichen den Bootverkehr, das heitere lustige Treiben in Paddelbooten und Kanus, Segelsport und Motorfahrten, und an geschützter Stelle ist die Errichtung einer Badeanstalt geplant.

Der wie eine Insel im grünen Wiesengelände liegende Bruch (eng punktiert) wird nur durch schmale Wege zugänglich gemacht und dem Verkehr erschlossen. Im übrigen wird er als Vogelschutzgebiet erhalten.

Im Westen der Siedlung liegt abermals eine Kleingartenkolonie; sie nimmt Fühlung mit dem Sport- und Spielplatzgebiet, an welches sich wiederum eine öffentliche Anlage anschließt — ein Erziehungsheim mit der Halle der Andacht, für Vorführungen und Vorträge mit den Schul- und Wohngebäuden, den Werkstätten, den Schul- und Erziehungsgärten, und schließlich ordnen sich um die Höhen im Osten, hart am Wasser, die Schülergärten an.

Daß Straßen dem Lauf der durch die Schichtlinien kenntlich gemachten Höhen folgen müssen, ist jedem verständlich, dem das Gefühl für organisches Schaffen innewohnt. Dieses Gefühl ist es auch, was Höhen im Gelände noch höher zum Ausdruck bringt durch Baumpflanzungen. Drei Profilskizzen auf Tafel 21 zeigen bewußte Überhöhung der Höhen und ein mähliches Abfallen ausdruckverleihender Pflanzungen nach den Tiefenlagen.

Ich habe meine Gedanken auf Grund eines vorhandenen Geländes entwickelt, nur um zu zeigen, wie wechselvoll die Aufgaben, so betrachtet und angefaßt, so bedacht und erwogen, sind. Wir wollen doch restlos alle Möglichkeiten erschöpfen; das leuchtet ein im Hinblick auf die Mannigfaltigkeit der Wünsche, Eigenheiten und Gewohnheiten,

Abb. 48. Gesamtübersicht von Höhe 10 im Osten.

Sitten und Bedürfnisse der Bevölkerung. Nicht minder aber im Hinblick auf die Mannigfaltigkeit der Charakteristik der die Städte umfassenden Landschaft.

Und sind nicht alle Planungen für das Wohl unserer Mitmenschen wert, daß sie zuvor den Weg des seelischen und künstlerischen Erlebens gehen?

Nicht mit einer Riesenlast von technischem und rechtlichem Wissen, mit dem Bewußtsein langjährigen Spezialstudiums allein baut man Städte und Siedlungen. Es gehört auch eine Seele dazu, die ein Volk lieb hat, für deren Glück und Familiensinn die Wohnzellen errichtet werden, es gehört aber noch mehr dazu; — und das ist das feine Gefühl, mit dessen Hilfe man zart und vorsichtig an jenen banalen Gewohnheiten vorübergleitet, die durch blumige Auen, durch sonnige Täler und glückselige Anger Dämme schütten aus Unrat und Müll, und nicht fühlen, daß sie unnachsichtig eine Schönheit nach der anderen vernichten, daß sie damit aber mehr begehen; daß sie auch der Seele des Volkes die letzte Möglichkeit, sich wieder zu weiten, rauben.

DER WETTBEWERB ZUR ERLANGUNG EINES BEBAUUNGSPLANES DER STADT BRESLAU UND IHRER VORORTE.

Von Magistratsbaurat FRITZ BEHRENDT, Leiter des Stadterweiterungsamtes Breslau. (Schluß aus Heft 3/4.)

Die Zwiegestaltung der Aufgabe wird am deutlichsten bei der Sonderbearbeitung des Entwurfs Blum-Vetterlein, die in dem Urteil des Preisgerichts mit Recht als eine „hervorragende Lösung“ der Personenverkehrsfrage bezeichnet wird. Ähnlich wie in der Mehrzahl der eingegangenen Arbeiten sind auch hier alle Fern- und Vorortstrecken in der Verbindungsbahn zusammengefaßt. Aber durch eine — ohne übergroße Eingriffe durchführbare — Abweichung von ihrer gegenwärtigen Führung wird der Freiburger Bahnhof mit einbezogen und durch seine Umgestaltung zum Durchgangsbahnhof zu einer „betriebs- und verkehrstechnischen Einheit“ mit dem Hauptbahnhof verbunden. Diesem, „dem Hauptbahnhof Ost“, tritt auf diese Weise ein zweiter Hauptbahnhof, „West“, entlastend zur Seite, beide „verkehrstechnisch etwa von gleicher Bedeutung“, aber in der Verteilung ihrer Aufgaben höchst zweckvoll unterschieden.

Der Bahnhof West, bei dem eine selten günstige Verbindung von Personen- und Güterbahnhof erzielt ist, erfüllt zugleich die wichtige Aufgabe eines „Vereinigungsbahnhofs“ für die zahlreichen von Westen einmündenden Strecken, ermöglicht eine „Verarbeitung der hier zusammenfließenden Verkehre“ und damit eine „höchstwertige Ausnutzung“ der als „Stadtbahn“ anzusehenden Verbindungsbahn.

Kein Zweifel, daß hier in betriebstechnischer Hinsicht Vollendetes erreicht ist.

Abb. 49. Verbreiterung der Oderstraße an der Einmündung zum Ring. Kennwort: „Vorburg des Ostens". Verfasser: Adolf Muesmann, Dresden und K. Wach, Düsseldorf. Mitarbeiter: H. Beck, Düsseldorf.

Abb. 50. Durchbruch Roßmarkt-Blücherplatz am sog. Riembergshof. Kennwort: „Vorburg des Ostens". Verfasser: Adolf Muesmann, Dresden und K. Wach, Düsseldorf. Mitarbeiter: H. Beck, Düsseldorf.

Der gesunde Grundzug der bestehenden Anlagen ist aus der Unzulänglichkeit halber Maßnahmen mit bewundernswertem Geschick zu überzeugender Klarheit entwickelt. Aber leider weckt die städtebauliche Seite der Lösung nicht die gleiche Befriedigung wie die eisenbahntechnische.

Das Preisgericht deutet dieses Bedauern durch die das Lob nur wenig einschränkende Bemerkung an, es wäre zur Abrundung „nur noch die folgerichtige Entwicklung der Verbindungen des Stadtverkehrs erwünscht gewesen".

Der zunächst in die Augen springende Mangel einer schlanken Verbindung des neuen Bahnhofs mit der inneren Stadt würde sich durch den naheliegenden Diagonaldurchbruch zum Karlsplatz—Blücherplatz und Ring beheben lassen, der sich in zahlreichen anderen Arbeiten, u. a. auch bei Heiligenthal (Zettler) findet.

Schwerer fällt schon ins Gewicht, daß eine mildernde Abstumpfung des trennenden Eisenbahnkeils für alle Zeiten unmöglich werden würde.

Unter diesem Gesichtspunkt würde jedenfalls ein Hinausrücken des Bahnhofs West bis westlich der Hohenzollernstraße wesentliche Vorteile bieten. Damit würde diese jetzt zwecklose Diagonale als Zubringer einen Sinn erhalten. Ihre Fortführung zum Striegauer Platz und über diesen hinaus nach Norden würde die nördlichen, nordwestlichen und südlichen Stadtteile untereinander und mit dem neuen Bahnhof verbinden. Er wäre auf diese Art einer Reihe wichtiger Verkehrslinien wesentlich günstiger eingeordnet, als an der Stelle des heutigen Freiburger Bahnhofs, der ähnlich wie leider auch der Hauptbahnhof, nach allen Richtungen in vollendet betrübender Weise abgeriegelt ist.

Aber wichtiger als diese Platzfrage ist die grundsätzliche Bedeutung, die die Gliederung des Eisenbahnpersonenverkehrs in zwei gleichwertige Bahnhöfe für die künftige Struktur des Stadtverkehrs gewinnt.

Die gesunde Entwicklung der Stadterweiterung ist in hohem Grade von der Ausgestaltung des Eisenbahnvorortverkehrs abhängig. Dieser fordert — soll er seine Aufgabe erfüllen — noch viel gebieterischer als der Fernverkehr engste Verknüpfung mit den Hauptverkehrsadern der Stadt, vor allem mit der wichtigen Nord-Süd-Linie des Stromübergangs.

Die Schwierigkeiten, die sich einer annehmbaren Ausgestaltung dieses Hauptverkehrszuges entgegentürmen, hat der Wettbewerb mit aller Deutlichkeit enthüllt.

Niveaubahnen führen zu Überbrückungen, die das unvergleichliche Strombild ebenso zerstören wie die in diesem Falle ebenfalls unvermeidlichen Straßenverbreiterungen und Durchbrüche den Charakter der Altstadt gefährden. Bei einer Untertunnelung lassen die gewaltigen Kosten Zweifel an der Wirtschaftlichkeit.

In jedem Falle ist äußerste Zurückhaltung geboten. Schon der Anschluß des einen Bahnhofs — des jetzt bestehenden Hauptbahnhofs — an die Nord-Süd-Linie erschwert die Lösung. Der eines zweiten ist — wie ein Blick auf den Übersichtsplan der Blum-Vetterleinschen Arbeit überzeugend dartut — völlig ausgeschlossen. Damit würde ein zweiter Bahnhof nur dann als gerechtfertigt gelten können, wenn für den Stadtverkehr unter Verzicht auf die Zusammenfassung in der Nord-Süd-Linie grundsätzlich andere Wege gesucht werden. Diese Folgerung, die die Blum-Vetterleinsche Lösung vermissen läßt, ist in dem Vorschlage von Heiligenthal (Zettler) gezogen worden.

Er geht von der Ansicht aus, daß Stadtschnellbahnen für Breslau wegen der technischen Schwierigkeiten und der zu ihrer Überwindung erforderlichen Kosten wirtschaftlich — und zwar für alle Zukunft — ausgeschlossen sind.

Die Aufgabe des beschleunigten Stadtverkehrs wäre daher neben Schnellstraßenbahnen von den Vororteisenbahnen zu übernehmen. Demzufolge wird das System der letzteren so ausgestaltet, daß es als Ersatz für die grundsätzlich aufgegebenen Nord-Süd- und Ost-West-Durchmesserlinien etwaiger Schnellbahnen gelten kann.

Mittelpunkt des Vorortverkehrs wird der — hochgelegte — Freiburger Bahnhof. Eine neue Strecke, Freiburger Bahnhof—Hauptbahnhof, vermittelt unter Entlastung der Verbindungsbahn die Ost-West-Verbindung sowie den Anschluß des Vorortan den Fernverkehr und ermöglicht u. a. eine Haltestelle an der verkehrswichtigsten Schweidnitzer Straße. Eine ebenfalls neu hinzutretende Linie, Freiburger Bahnhof—Odertorbahnhof—Protsch—Weide—Obernigk, bringt in Verbindung mit der Einführung der Zobtener Linie über die freigewordenen Gleise der Güterumgehungsbahn (vgl. oben) in den Freiburger Bahnhof die Nord-Süd-Strecke.

Abb. 51. Blick auf die Oderinsel an der Mathiaskirche. Kennwort: „Vorburg des Ostens“. Verfasser: Adolf Muesmann, Dresden und K. Wach, Düsseldorf. Mitarbeiter: H. Beck, Düsseldorf.

Sämtliche Fernstrecken sind im Hauptbahnhof zusammengefaßt, der, von einem großen Teil des Vorortverkehrs entlastet, ebenso wie die Verbindungsbahn den auf diese Weise verringerten Bedürfnissen ohne umfangreichere Erweiterungen genügen soll.

Der Diagonaldurchbruch zum Karlsplatz—Ring und die anschließenden zum breiten Verkehrsring erweiterten Ohlen verbinden den Freiburger Bahnhof, das neue Zentrum des Stadtverkehrs, mit der Innenstadt, deren Verkehrsproblem ebenfalls durch den Ohlering gelöst werden soll. In ihm umfahren alle Straßenbahnlinien den auf diese Weise verkehrsfrei gemachten Stadtkern. Ein Gedanke, der auch bei Strinz—Thürmer—Nadermann in ähnlicher Weise wiederkehrt. So werden der Charakter der Altstadt und die dort vorhandenen wertvollen Kulturdenkmäler geschont. Andererseits können die Kosten der neuen Ringstraße durch die Werte aufgebracht werden, die durch ihre Anlage entstehen, während jeder Durchbruch durch die Innenstadt verlorenen Kostenaufwand erfordert.

Fraglos ist der enge Zusammenhang des Personenfern-, Vorort- und Stadtverkehrs mit dem Altstadtproblem in der Heiligenthalschen Arbeit besonders klar erfaßt und folgerichtig behandelt worden. Die Gliederung des Eisenbahnpersonenverkehrs in zwei getrennte aber miteinander verbundene Systeme mit zwei Hauptmittelpunkten, der Verzicht auf in Durchmesserlinien geführte Stadtschnellbahnen und ihr Ersatz durch entsprechend geplante Vororteisenbahnen, schließlich die Ergänzung des Schnellverkehrssystems durch ein sachgemäß verzweigtes, die Stadtmitte freilassendes, Straßenbahnnetz, dies alles ergibt ein Bild von bestechender logischer Geschlossenheit.

Trotzdem hat sich das Preisgericht zu einer uneingeschränkten Anerkennung nicht entschließen können. Nach seiner Auffassung würden die Herstellungskosten der neuen, die Stadt durchquerenden Hochbahnstrecken mit den unvermeidlichen starken Eingriffen — zumal in den hochwertigen Geländen am Stadtgraben und an der Schweidnitzer Straße — kaum hinter denen zurückbleiben, die eine Tunnelstrecke durch die Innenstadt erfordert. Außerdem erscheint es fraglich, ob die Trennung der Vorort- von den Fernstrecken den Ausbau der Verbindungsbahn tatsächlich ersparen kann. Die Einführung der nördlichen Straßenbahnlinien in den Ohlering führt zu umfangreichen Stromüberbrückungen, die für das Stadtbild an dieser Stelle nicht von Vorteil wären und schließlich entstehen nicht unerhebliche verkehrstechnische Bedenken gegen den vorgeschlagenen Sammelring der Straßenbahnen im Zuge der Ohle.

Durch die vergleichende Betrachtung der Blum-Vetterleinschen und der Heiligenthalschen Lösungen schälen sich die grundlegenden Kernfragen in voller Klarheit heraus.

Die Betonung der betriebstechnischen Gesichtspunkte bei der einen, die Hervorhebung der städtebaulichen bei der anderen Lösung lassen die verschiedenen Seiten des vorliegenden Problems deutlich erkennen.

Ob eine befriedigende Lösung auf dem von diesen beiden Bearbeitungen eingeschlagenen Wege, d. h. mit der Beibehaltung des Freiburger Bahnhofs als zweiten Hauptbahnhof oder als Mittelpunkt des Vororteisenbahnverkehrs überhaupt gefunden werden kann, bleibt zweifelhaft.

Das Preisgericht neigt in seinem Urteil bei aller Anerkennung der von Blum-Vetterlein und Heiligenthal gebrachten Gedanken und Anregungen doch offensichtlich dazu, der Zentralisierung des gesamten Eisenbahnpersonenverkehrs und damit einer gewissen Vereinheitlichung des Stadtverkehrs den Vorzug zu geben.

In dieser Richtung bewegen sich die Vorschläge der meisten übrigen Bewerber.

Von ihnen steht einem Teile der Heiligenthalschen Ge-

dankengänge die Arbeit von Rading insofern am nächsten, als sie, ebenfalls unter Benutzung der Güterumgehungsbahn, den Stadtschnellverkehr in der Nord-Süd-Richtung einer Vororteisenbahnlinie zuzuweisen und im übrigen dann mit Straßenbahnen auszukommen versucht. Für das Netz der letzteren wird in zielbewußter Weise der Hauptbahnhof zum Mittelpunkt, der vermittels geschickt geplanter Verkehrszüge mit der Mehrzahl der Stadtteile in gute Verbindung tritt. Besonders hervorzuheben ist die neue Verkehrs- und Zugangsstraße vom Hauptbahnhof zum Lessingplatz, die mit ihrer Fortsetzung nach Norden die Innenstadt umgeht und zur Lösung ihres Verkehrsproblems auf diese Weise einen schätzenswerten Beitrag liefert.

Die entgegengesetzte Richtung wird am charakteristischsten — und wohl auch am vollendetsten — durch die Groß-Briskesche Arbeit vertreten.

Die Verfasser fußen auf der vorhandenen Anlage der die Stadt von Ost nach West durchziehenden Verbindungsbahn, deren weiterer Ausbau derart ins Auge gefaßt wird, daß sie nicht nur den gesamten Fern-, sondern auch den gesteigerten Vorortverkehr der Zukunft aufzunehmen imstande ist.

Den Vororteisenbahnen wird damit auch ein großer Teil des ost-westlichen Stadtschnellverkehrs anvertraut werden können, so daß nur noch die Nord-Süd-Richtung des letzteren besonderer Anlagen bedarf. Für diesen Zweck ist eine Schnellstraßenbahn im Zuge der Kaiser-Wilhelm- und Schweidnitzer Straße vorgesehen, die im Süden in geschickter Weise mit der für den Ausflugsverkehr wichtigen Strecke nach dem Zobten verbunden ist und sich nach Norden und Nordosten in die dort geplanten Industriegebiete verzweigt.

Dabei werden die Innenstadt und die Oder durch eine verhältnismäßig kurze Untertunnelung gekreuzt.

Die Verknüpfung des Vorortverkehrs mit dem Stadtverkehr bringt ein Vorortbahnhof an der Schweidnitzer Straße. Für die Verkehrsverbindungen des stark erweiterten Hauptbahnhofs ist eine Verbesserung leider nicht erzielt worden.

In ähnlichen Gedankengängen bewegen sich die Vorschläge von Arntz—Dorfmüller—Meyer und Rappaport—Wasse.

Auch bei dem letzteren ist der Versuch, den Hauptbahnhof mit dem Nord-Süd-Zuge des Stadtverkehrs in Verbindung zu bringen, nicht geglückt.

In dieser Beziehung scheint von allen nur der Radingsche Vorschlag (vgl. oben) einen gewissen Erfolg zu versprechen.

Zu erwähnen wären noch die in zahlreichen Arbeiten auftretenden Haltestellen im Zuge der Verbindungsbahn, die für das Wesen der Aufgabe von verhältnismäßig untergeordneter Bedeutung sind, und der ebenfalls häufig wiederkehrende Vorschlag eines ringförmigen Stadtbahnverkehrs mit der Verbindungsbahn als Basis („Dezentralisation bei freiem Arbeitsmarkt“; May [Boehm]; u. a.).

Dieser Gedanke ist neben dem Berliner Vorbild anscheinend durch die Struktur der vorhandenen Anlagen ausgelöst worden, die zwei geschlossene Ringbildungen im Norden und Süden der Stadt zeigt.

Er wird jedoch vom Preisgericht mit Recht als für die Breslauer Verhältnisse nicht zweckmäßig abgelehnt, weil die Ringdurchmesser und die Entfernung der in Frage kommenden Vororte vom Stadtzentrum nicht groß genug sind.

Von weniger grundlegender Bedeutung wie die mit den Eisenbahnfragen in unmittelbarer Beziehung stehenden Stadtverkehrswege sind die übrigen Vorschläge für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Bei der Planung der Ausfallstraßen ist naturgemäß das Netz der historischen Wege im allgemeinen beibehalten worden.

Nur wo es versagt, kamen Neuanlagen in Frage. So vor allem zur besseren Verbindung von Kl.-Mochbern und Maria-Höfchen, die, wie bereits erwähnt, als geeignete Wohngebiete der Großindustrie besonders dringend einer Erschließung bedürfen, andererseits aber durch den Wall des westlichen Eisenbahndreiecks von der Stadt geschieden sind.

Zugleich mit der Auflösung des letzteren planen Blum—Vetterlein, Heiligenthal (Zettler) und Arntz—Dorfmüller—Meyer eine Radiale, die den Verkehr unmittelbar zur Stadtmitte leiten soll.

Gegen diesen Vorschlag spricht die Erwägung, daß die Erschließung der genannten Vororte keinesfalls so lange hinausgezögert werden kann, bis der unter den gegenwärtigen Verhältnissen kaum abzusehende Umbau der Eisenbahnanlagen — wenn es überhaupt dazu kommt — sich verwirklicht.

Auch weist das Preisgericht darauf hin, daß der Erfolg dieser schlanken Verbindung nur mit unverhältnismäßig hohem Kastenaufwand zu erzielen wäre.

Wolf (Meffert), May (Boehm) und Groß-Briske planen daher eine vom Preisgericht als glücklich bezeichnete von der Gräbschner Straße abzweigende Diagonale, während sich Rading, Rappaport-Wasse u. a. mit der in den Wettbewerbsunterlagen angedeuteten Ringverbindung begnügen.

Auch die östlichen und südöstlichen Umgehungslinien sind von der Mehrzahl der Bewerber in engem Anschluß an die Wettbewerbsunterlagen bearbeitet worden.

Hervorzuheben ist hier nur der Versuch von Arntz—Dorfmüller—Meyer, durch Verlängerung der Gartenstraße die Jahrhunderthalle und die östlichen Erweiterungsgebiete mit dem Hauptbahnhof in bessere Verbindung zu bringen, und die schlanke Verkehrsstraße, die bei Groß-Briske den wichtigen Vorort Brockau an den südöstlichen Stadtteil anschließt.

Bei den südwestlichen Außenlinien fällt auf, daß der naheliegende Anschluß an die Kurfürstenstraße von zahlreichen Bewerbern nicht benutzt oder nicht genügend ausgewertet worden ist.

Innerhalb des bereits bebauten Stadtgebietes ist bei Heiligenthal (Zettler) der Durchbruch zur Westendstraße zwecks Entlastung der Friedrich-Wilhelm-Straße und ebenso wie in der Arbeit Nr. 4 „Dezentralisation bei freiem Arbeitsmarkt“, bei Rading und bei Arntz—Dorfmüller—Meyer der Durchbruch Teichstraße—Schuhbrücke beachtenswert, der eine wesentliche Verbesserung für die Verbindung der südöstlichen Stadtteile mit der Stadtmitte bedeuten würde.

Innerhalb der letzteren erweisen die Versuche zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, daß außer dem bereits erwähnten ostwestlichen Ohledurchbruch nur noch der durch den Neubau der Werderbrücke bereits vorbereitete Nord-Südzug Schloßplatz—Blücherplatz—Oderstraße—Rosenthalerstraße unter Anschluß der Graupen- und Gräbchener Straße und eine Verbindung der Schuhbrücke mit der Matthiasstraße in Frage kommen können.

Das letzte Glied zum organischen Aufbau des zukünftigen Plangerüstes ist die Ausweisung der Freiflächen und Siedlungsgebiete.

Nach dieser Richtung war den Bewerbern völlig freie Hand gelassen. Nach dem Wortlaut des Wettbewerbsprogramms war das unbebaute Gebiet „in solchem Umfange zu Wohnflächen aufzuteilen, daß, in Verbindung mit der vorhandenen Bebauung der gesamte Bevölkerungszuwachs bis 1950 Platz findet. Dabei sollte auf eine weitgehende Entlastung der vielfach stark übervölkerten Gebiete Bedacht genommen und die für das Gesamtgebiet einschließlich der bereits besiedelten Teile erzielte durchschnittliche Siedlungsziffer für 1 ha im Erläuterungsbericht angegeben werden."

Die Schätzung des voraussichtlichen Bevölkerungszuwachses war damit den Bewerbern überlassen und konnte sich, angesichts der durch den Krieg und seine Folgen veränderten Verhältnisse nur auf sehr unsichere Grundlagen stützen. Der Mangel eines festen Anhalts hätte daher leicht zu einer sehr verschiedenartigen Auffassung der ganzen Aufgabe führen können. Tatsächlich sind jedoch die Mehrzahl der Bewerber ziemlich gleichartig von einer Gesamtbevölkerungszahl von rund 1 Million Einwohnern ausgegangen, und nur Heiligenthal (Zettler), Rading und die Arbeit „Dezentralisation bei freiem Arbeitsmarkt haben 7 - 800 000 Einwohner angenommen.

Wenn das Wettbewerbsprogramm in dieser Beziehung eine gewisse Gefahr in sich barg, die glücklicherweise vermieden wurde, so war es doch andererseits zur Klärung der allgemeinen und der besonderen örtlichen Fragen von wesentlichem Vorteil, daß die Bewerber in ihren Vorschlägen für die Besiedlung der Erweiterungsgebiete weder nach Art noch Umfang gebunden waren und ihre Gedanken auf dem Gebiete des großstädtischen Siedlungswesens nach freiem Ermessen entwickeln konnten. Auf den Beitrag, den der Wettbewerb hierzu bringen würde, konnte man jedenfalls gespannt sein.

Zweierlei ist zunächst festzustellen: Einmal eine grundsätzliche Herabminderung der Bebauungsdichte, die bei der überwiegenden Mehrzahl der Entwürfe nicht über 200 Bewohner je Hektar Bauland hinausgeht, während in den Breslauer übervölkerten Stadtteilen die entsprechenden Zahlen bis zu 800 und 1000 emporklimmen. Sodann eine weitgehende Aussparung von Freiflächen derart, daß die Siedlungsziffer, bezogen auf das gesamte Wettbewerbsgebiet, auf durchschnittlich 40—50 Einwohner je Hektar herabsinkt.

Abb. 52. Kennwort: „Trabanten". Verfasser: Ernst May, Breslau. Mitarbeiter: Herbert Boehm, Breslau.

Dabei ist bei der Ausgestaltung des Grünflächennetzes im allgemeinen gleichartig von der Grundlage ausgegangen worden, die in den Überschwemmungsgebieten der Oder, Ohle, Weide, Lohe und Weistritz gegeben ist. Nur in der Art, in der die natürlichen Grüngebiete miteinander verbunden sind und in der Ausweisung der innerstädtischen Freiflächen zeigen sich Unterschiede.

Von Heiligenthal (Zettler), Rading, Arntz—Dorfmüller—Meyer, Muesmann—Wach—Hellmuth und in der Arbeit

Abb. 53. Die Trabantenstadt Woischwitz. Kennwort: „Trabanten". Verfasser: Ernst May, Breslau. Mitarbeiter: Herbert Boehm, Breslau.

Abb. 54. Kennwort: „Trabanten“. Verfasser: Ernst May, Breslau. Mitarbeiter: Herbert Boehm, Breslau.

„Dezentralisation bei freiem Arbeitsmarkt“ wurde versucht, auch innerhalb des bebauten Gebietes noch Grünflächen freizuhalten, und, teilweise durch Ausweisung von Innenparks, eine Auflockerung zu erzielen. Als besonders erwünscht für diesen Zweck ist der „Bürgerwerder“, eine bisher für militärische Zwecke benutzte schön gelegene Oderinsel, anzusehen. Ihre Bebauung, die u. a. von Strinz—Thürmer—Nadermann, Groß-Briske und Arntz—Dorfmüller—Meyer vorgeschlagen wird, erscheint daher trotz der Reize, die für das architektonische Stadtbild damit zu gewinnen wären, verfehlt.

Abgesehen von diesen Abweichungen besteht jedoch bei der Mehrzahl aller Bewerber hinsichtlich der erstrebten Auflockerung und der Herabminderung der Wohndichte grundsätzliche Übereinstimmung.

Allein die Wege, die zu diesen Zielen hin von den verschiedenen Planverfassern verfolgt werden, sind mannigfacher Art. Schon in der Anordnung der Siedlungsflächen um das bebaute Gebiet läßt sich eine sozusagen mehr „akademische“ Behandlung von einer Auffassung unterscheiden, die den Blick bewußt auf die Triebkräfte der zukünftigen Entwicklung einzustellen sucht.

Die erstere Richtung tritt in den Arbeiten von Wolf (Meffert), Heiligenthal (Zettler), May (Boehm), Groß-Briske, Rappaport—Wasse, Muesmann—Wach—Hellmuth und Vetterlein—Blum in Erscheinung, die die Wohngebiete unter ziemlich gleichmäßiger Entwicklung aller Vorortkörper in mehr oder weniger aufgelockerter Ringzone um die Stadt gruppieren.

Je nach dem Grade der Auflockerung entstehen dabei mehr in sich geschlossene inselartige oder ineinander übergehende Siedlungsgebiete.

In besonders klar ausgesprochener Weise entsteht mit der Entwicklung von sieben das Stadtgebiet im Kreise umlagernden Erweiterungsbezirken dieses Bild in dem Entwurf von Muesmann—Wach—Hellmuth, die aus Mangel an Zeit an einer eingehenden Bearbeitung der Verkehrsfragen behindert waren und sich mehr dem siedlungstechnischen Teil der Aufgabe gewidmet haben.

Noch folgerichtiger und zu ganz bestimmtem systematischem Grundsatz entwickelt, beherrscht der Gedanke den May(Boehm)schen Entwurf. Das gewählte Kennwort „Trabanten“ ist für das verfolgte Ziel bezeichnend.

Die zu solchen „Trabanten“ der Großstadt ausgestalteten Vororte sollen bei aller Abhängigkeit von dem beherrschenden und Einfluß gebenden Hauptgestirn doch auch zu eigenem selbständigen Leben befähigt werden. Sie umfassen daher in bezirksweiser Gliederung auf den Gebieten des Wirtschaftslebens und der Verwaltung alle Einrichtungen, die derartige bis 100000 Einwohner zählende Trabantenstädte erfordern würden.

Der hier vertretene Gedanke verfolgt zweifellos ein in sozialer, wirtschaftlicher wie künstlerischer Hinsicht gleich ideales Ziel. Die Schäden der einheitlichen übergroßen Zentralgebilde mit der Überlastung ihrer Mittelpunkte, mit den Schwierigkeiten des Verkehrs und einer befriedigenden klar bestimmten Gestaltung der auseinanderfließenden Masse wären mit einer Planbildung, wie sie hier angestrebt ist, beseitigt. Die Aufgabe hätte mit dieser „Auflösung“ gleichzeitig ihre „Lösung“ gefunden.

Insoweit bietet die Arbeit für die theoretische Behandlung der Großstadtfrage einen bemerkenswerten Beitrag. Ihre praktische Bedeutung für die Breslauer Verhältnisse kann allerdings bezweifelt werden. Um „Trabanten“ dieser Art entstehen zu lassen, wird eine stärkere Lockerung der Beziehungen zum Zentralkörper, ein größerer Abstand vom „Hauptgestirn“ vorausgesetzt werden müssen. Das erweiterte Breslauer Gebiet mit seiner immer noch bescheidenen Gesamtfläche von rund 20000 ha bietet dafür nicht genügend Spielraum.

Trotzdem hätte die Arbeit auch für die Lösung der gestellten Breslauer Aufgabe von größerem Wert sein können, wenn, unter einem gewissen Verzicht auf die klare theoretische Herausstellung des Grundgedankens, das System nur an einigen besonders geeigneten Stellen zur Anwendung gelangt wäre.

Eine solche wohlbedachte Auswahl und den Versuch, bei der Ausgestaltung der Erweiterungsgebiete sich den voraussichtlichen Bedürfnissen anzupassen, läßt der Entwurf von Arntz—Dorfmüller—Meyer erkennen.

Im Gegensatz zu der mehr theoretischen Behandlung der bisher besprochenen Arbeiten ist hier davon ausgegangen worden, daß die Großstadterweiterung nicht wahllos nach allen Seiten erstreckt werden dürfe, sondern an einigen wenigen besonders geeigneten Punkten angesetzt werden müsse. Der Gedanke findet seine besondere Rechtfertigung

in den gegenwärtigen und wohl auch noch für eine geraume Zeit vorauszusetzenden wirtschaftlichen Verhältnissen, die ein sparsames Zusammenhalten der Siedlungsbezirke und eine Angliederung erfordern, die auf das allmähliche streckenweise Vortreiben der Verkehrsmittel Rücksicht nimmt.

In diesem Sinne sind unter Berücksichtigung der Beziehungen zu den Arbeitsstätten oder in Anpassung an natürliche Tendenzen der Stadtentwicklung die Erweiterungsbezirke auf Brockau und Krietern im Süden, auf die westlichen Vororte entlang der Liegnitzer Strecke und auf den Norden beschränkt worden, wo die Ansiedlung in unmittelbarer Nachbarschaft der Rieselfelder allerdings einigen Bedenken begegnet. Auf diese Weise ist eine sehr starke Auflockerung des zukünftigen Stadtkörpers erreicht worden. Ein Vorteil, der, wie nicht verkannt werden darf, allerdings nur durch die starke Einschränkung der Wohngebiete erzielt werden konnte, die zur Unterbringung des angenommenen Bevölkerungszuwachses nicht ausreichen. Als Ergänzung denken sich die Planverfasser die in günstiger Vorortverbindung mit Breslau, aber außerhalb des Wettbewerbsgebietes liegenden Ortschaften Deutsch-Lissa und Hundsfeld, stark erweitert. Ein Gedanke, der viel für sich hat und an Wert noch gewonnen haben würde, wenn er durch Bearbeitung der Verkehrsbedingungen mit den zugehörigen Arbeitsgebieten ergänzt worden wäre.

Bei der Aufteilung der Siedlungsgebiete muß man den Bewerbern zugute halten — und von einigen ist es deutlich ausgesprochen worden — daß sie streng genommen in den Rahmen eines allgemeinen Bebauungsplanes nicht hineingehört. Nicht mit Unrecht ist geltend gemacht worden, dazu sei eine bis ins Einzelne gehende Kenntnis der örtlichen Verhältnisse erforderlich, die den auswärtigen Teilnehmern nicht zu Gebote stehen könne. Die Festlegung der Straßenpläne sei überdies Aufgabe einer späteren Zukunft, für die sehr möglicherweise mit stark veränderten Anschauungen zu rechnen sei, so daß mit verfrühten Aufteilungsplänen nur nutzlose Arbeit geleistet werde. Für die vorliegende Aufgabe genüge daher die Ausweisung der Siedlungsgebiete unter Festlegung einer bestimmten nicht zu überschreitenden Besiedlungsdichte.

Auf diese Auffassung ist vermutlich die vielfach zu beobachtende flüchtige und nebensächliche Behandlung dieses Teils der Aufgabe zurückzuführen. Die klare Sachlichkeit, die in den letzten Jahren für die Gestaltung der Gebäude richtungweisend und bestimmend geworden ist, wird in den Planbildungen teilweise vermißt. Die Nachwirkung des Barocks in ihrer Neigung zu monumentalen Bildungen, die, wie das Preisgericht urteilt, „dem Wesen derartiger Wohnbezirke nicht entsprechen“, ist noch immer nicht restlos überwunden. Immerhin zeigt die Mehrzahl der Siedlungspläne annehmbare Leistungen.

Überwiegend gleichartig ist der umfangreichste Teil der Gebiete der zweigeschossigen Reihenhausbauweise zugewiesen worden, während im Anschluß an die bereits bebauten Bezirke dreigeschossige und außerhalb der Lohe- und Weideniederung halbländliche Siedlungsweise vorgesehen ist.

Besonders beachtenswert ist die Behandlung der westlichen Wohngebiete bei Wolf (Meffert), wo die Durchdringung mit Pachtgärten eine überaus reizvolle Verbindung mit dem öffentlichen Grün der Lohe-Niederung bildet.

Auch bei Blum-Vetterlein hat das Preisgericht mit Recht der Aufteilung der Wohnbezirke Anerkennung gezollt.

Mit am glücklichsten ist dieser Teil der Aufgabe von Muesmann—Wach—Hellmuth gelöst worden, deren Aufteilungspläne frei von willkürlichen oder gesuchten „Motiven“ doch die Klippe schematischer Nüchternheit vermeiden und in künstlerisch gemeisterter Sachlichkeit bestimmte Eigenart zeigen.

In völlig abweichender Weise wird das Problem der großstädtischen Wohnsiedlung in dem Entwurf von Rading behandelt. Bei ihm ist der unmittelbare Zusammenhang von Wohnung und Garten — der Lebensnerv des Flachbaus — als grundsätzliche Forderung aufgegeben.

Die mehrgeschossige Bauweise tritt als eine aus den natürlichen Bedingungen der Großstadt gewordene Form wieder in ihre Rechte und ermöglicht eine gesteigerte Ausnutzung der der Erschließung dienenden bescheidenen Straßenanlagen. Um so mehr als ein straffes Zusammenhalten der Baukörper diese Bestrebungen unterstützt.

Diese gedrängtere Form der Bebauung findet aber ihren vollen Ausgleich in geräumigen Nutzgartenflächen, die die in kleine Gruppen aufgelösten Siedlungsbezirke umgeben und mit den öffentlichen Freigebieten zu einem den ganzen Stadtbezirk überspannenden, lichten und sonnigen Grünnetz verwachsen.

Auf der anderen Seite ist allerdings die Geschoßzahl vielfach zu stark gesteigert worden, und nur auf diese Weise ist es möglich gewesen, den angenommenen Bevölkerungszuwachs auf den beschränkten Siedlungsflächen überhaupt unterzubringen, so daß eine restlose Lösung der gestellten Aufgabe auch auf diesem Wege nicht erzielt worden ist. Dazu kommt, daß die vorgeschlagenen Grundrißtypen keineswegs einwandfrei und vor allem nicht geeignet sind, die Mängel der Besonnung auszuschließen, die bei dem angewandten System an vielen Stellen unvermeidlich sein würden.

Trotzdem zeigt die Arbeit, die bereits früher entwickelte Gedanken auf ein praktisches Beispiel anzuwenden sucht, daß auch auf anderem Wege als auf dem bisher ausschließlich verfolgten des Flachbaues gesundheitliche Erfolge mit wirtschaftlichen vereinigt werden können.

Daneben verfolgt der Verfasser auf künstlerischem Gebiet grundsätzlich neue Ziele. „Der frühere Block, dem Auge nicht faßbar, nur zu rekonstruieren durch Abschreiten seiner Fronten, muß zum sichtbaren Raumerlebnis, zum Baukörper werden.“ Die Baumassen, in wechselnden, von Grünflächen umschlossenen Gebilden geordnet, in sich und gegeneinander abgestuft, sollen eine „Entwicklung sowohl über den Hauskörper des Mittelalters wie über den einheitlichen Block des Barock und des 19. Jahrhunderts“ hinaus anbahnen.

Es ist die entschlossene Abkehr von den bisher verfolgten Methoden, das Siedlungsproblem der Großstadt mit ländlichen und kleinstädtischen Wohnformen lösen zu wollen, die in diesen Gedanken ihren Ausdruck findet und der Versuch, dem Wesen der Sache auf eine unvoreingenommene Weise gerecht zu werden.

Die Umgestaltung der Altstadt wurde schon bei der Besprechung der Verkehrsfragen gestreift. Dabei wurde auch darauf hingewiesen, daß Durchbrüche mit ihren unvermeidlichen Änderungen des Maßstabes die günstigen Bedingungen für die Wirkung der hervorragenden alten Baudenkmäler im Stadtbilde gefährden können.

Muesmann—Wach—Hellmuth, die sich mit der Altstadt unter Beigabe wundervoller Schaubilder besonders liebevoll beschäftigt haben, bringen zu dieser wichtigen Frage eine interessante Studie in dem Versuch, den durch den vorhandenen Neubau der Werderbrücke vorgezeichneten Verkehrszug Schloßplatz—Blücherplatz—Oderstraße—Rosenthalerstraße unter Berücksichtigung des Schlosses und der Elisabethkirche auszugestalten.

Wie bei fast allen Bewerbern ist auch hier der übermäßig große Schloßplatz, auf dem sich der Südflügel des Schlosses völlig verliert, durch eine Umbauung eingeschränkt worden, die auf der Westseite eine Erweiterung des Kunstgewerbemuseums, auf der Ostseite ein größeres Theatergebäude vorsieht. Auf der Nordseite schließt sich eine kleinere Platzanlage an, die den wertvollen heute ganz verborgenen friderizianischen Schloßteil zu erwünschter Geltung bringen würde, während der Barockbau an der Karlstraße mit großen Bogenöffnungen unterfahren wird.

Die Hauptschwierigkeit ergibt sich an der Einmündung der schmalen Oderstraße in den Ring, wo sich das beherrschende Massiv der Elisabethkirche hinter den Resten der den Friedhof ehemals umschließenden, kleinmaßstäblichen Gebäude erhebt, die der notwendigen Straßenverbreiterung zum Opfer fallen müßten. Die Verfasser ersetzen sie durch eine näher an die Kirche herangerückte ebenfalls niedrige Umbauung.

Das neue Bild würde über den Verlust des alten zwar nicht völlig trösten können. Es zeigt aber, daß auf diesem Wege eine annehmbare Lösung gefunden werden kann und die Durchlegung der wichtigen Nord-Süd-Verkehrsader an der Scheu vor einem Eingriff an dieser Stelle nicht zu scheitern braucht.

Der radikalen Ansicht Heiligenthals, der innerhalb der Altstadt jede Veränderung aus Grundsatz ablehnen will, wird man nicht unbedingt folgen können.

Eine weitere wichtige Frage ist die Gestaltung des Strombildes in der Innenstadt.

Sie wäre besonders bei einer Fortsetzung der Schuhbrücke nach Norden zu beachten, die von zahlreichen Bewerbern vorgeschlagen wird.

Eingehendere Bearbeitungen hat der Wettbewerb nur vereinzelt gebracht. Aber schon die bescheidenen Vorschläge von Muesmann—Wach—Hellmuth für eine Bebauung der Oderinseln zwischen Universitäts- und Sandbrücke lassen deutlich erkennen, daß an bescheidener Zurückhaltung hier nicht leicht zu viel geschehen kann. Die grünbestandenen Inseln bilden einen wundervollen, kaum ersetzbaren Vordergrund für die ragenden alten Baudenkmale der Sand- und Dominsel. Ein Hochhaus, das die Arbeit „Dezentralisation bei freiem Arbeitsmarkt“ hier vorschlägt, wäre jedenfalls verheerend.

Weniger zwingend sind derartige konservatorische Gesichtspunkte bei der weiter stromab gelegenen Bürgerwerderinsel. Zur Entlastung der stark übervölkerten benachbarten Stadtteile hat auch hier das Preisgericht Verzicht auf jede Bebauung empfohlen.

Und auch zur klaren Ausprägung der topographischen Verhältnisse im Stadtkörper erscheint eine Betonung des Flußtals durch Freihaltung von Gebäuden geboten. Trotzdem wird man dem Vorschlage von Wolf (Meffert), auf dem Bürgerwerder inmitten grüner Anlagen ein „Forum der Volkswohlfahrt“ mit dem verlangten städtischen Krankenhause als Mittelpunkt zu schaffen, die Anerkennung nicht versagen können.

Die Verfasser denken mit dieser „Wohlfahrtsinsel“ als Ausdruck der unser Zeitalter beherrschenden sozialen Geistesrichtung an ein Gegenstück zu der mittelalterlich-kirchlichen Schöpfung der „Dominsel“.

Der im Wettbewerbsprogramm angeregten Sanierung des Viertels zwischen Nikolai-, Oderstraße, Stadtgraben und Oder hat keine besonders hervorzuhebenden Gedanken gezeitigt.

Wolf (Meffert) gruppieren ein Geschäftsviertel um eine zur Königsbrücke durchgelegte Diagonalstraße, die im Rahmen des allgemeinen Verkehrsnetzes wenig Erfolg verspricht. Heiligenthal (Zettler) verlegt hierher das Gerichtsviertel, das an seiner jetzigen Stelle der geplanten Hochbahnstrecke weichen müßte.

Die übrigen Bewerber haben sich in der Mehrzahl darauf beschränkt, hier das verlangte Krankenhaus zu planen, mit am glücklichsten Muesmann—Wach—Hellmuth.

Schließlich ist der zahlreichen Hochhäuser zu gedenken, mit denen die Mehrzahl der Wettbewerbsteilnehmer, dem Geist der Zeit ihren Tribut entrichtend, das Bild der Innenstadt bereichern will.

Als Pylonen der Ost-West-Verkehrsstraße tauchen sie bei Muesmann—Wach—Hellmuth und Wolf (Meffert), als Betonungen der Nord-Süd-Ader bei der Arbeit „Dezentralisation bei freiem Arbeitsmarkt“ auf, bei Strinz—Thürmer—Nadermann erheben sie sich in phantastischer Formung auf dem Bürgerwerder, und auch sonst spiegeln sie noch an vielen anderen Stellen den Versuch, dem neuzeitlichen Großstadtbild charakteristische Betonungen zu verschaffen.

Ohne auf die umstrittene Hochhausfrage näher einzugehen — vorläufig fehlt neben der wirtschaftlichen Rechtfertigung wohl auch der geistige Inhalt — wird man feststellen können, daß diese Vorschläge, ganz abgesehen von ihrem sehr zweifelhaften Wert für das Bild der Altstadt, das Wesen der durch den allgemeinen Bebauungsplan gestellten Probleme jedenfalls nicht berühren.

Zur Klärung dieser Probleme hat der Wettbewerb außerordentlich viel beigetragen. Wenn er eine überragende und durchschlagende Lösung nicht gezeitigt hat, so erklärt sich das aus der außerordentlichen Schwierigkeit der Aufgabe, die in den grundlegenden Gesichtspunkten sehr verschiedenartige Auffassungen zuließ. Auch die Unsicherheit der politischen und wirtschaftlichen Lage hat in ausschlaggebenden Fragen die Zielbewußtheit der Bewerber begreiflicherweise offenbar erschüttert. Trotzdem haben sich die Leistungen des deutschen Städtebaus in diesem Wettkampf aufs neue bewährt. Er hat die Erkenntnis erhärtet und vertieft, daß nur die einheitliche Behandlung aller das Großstadtproblem ausmachenden Einzelfragen den Weg zum Erfolge eröffnen kann. Zu einer derart fruchtbaren Weiterarbeit ist der Stadt Breslau durch den Wettbewerb die Grundlage geschaffen worden.

STADTERWEITERUNG MITTELS TRABANTEN.

Von Architekt ERNST MAY-Breslau. Hierzu die Tafel 22.

Der Mensch ist stolz auf seine weittragenden technischen Eroberungen. Feuer, Wasser und Luft hat er sich untertan gemacht, er hat neue Kräfte entdeckt und ausgebeutet, von denen frühere Geschlechter noch nichts ahnten. So bewunderungswürdig diese Entdeckungen aber auch sein mögen, so können wir doch ihren Wert erst dann bejahen, wenn erwiesen ist, daß sie die Menschheit reicher und tiefer machten, daß sie durch weitgehenden Ersatz menschlicher Handarbeit, durch mechanische Kräfte, dem Menschen neue Freiheit zur Entwicklung geistiger und seelischer Fähigkeiten geben. Wir wissen, daß wir, von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, die Bedeutung dieses noch immer in der Entwicklung befindlichen technischen Zeitalters gewaltig überschätzen. Wohl verstanden wir es, mächtige Maschinen zu erbauen; wir verstanden es aber nicht, ihre Kräfte unter unser Joch zu beugen. Fast unmerklich gerieten die zivilisierten Völker allmählich in eine Abhängigkeit von ihrer Technik, die sich deutlich spiegelt in der wilden Hast, in der sich das heutige Wirtschaftsleben vollzieht. Diese vermehrte Geschäftigkeit wäre vielleicht erträglich, wenn ihr eine Steigerung unserer Kultur das Gleichgewicht hielte. Statt dessen bemächtigte sich der Menschheit in zunehmendem Grade eine Verflachung des Geistes.

Ich mußte so weit ausholen, um den Parallelschluß auf die Entwicklung des Städtebaues der letzten Jahrhunderthälfte machen zu können. Auch hier bietet sich uns das gleiche Bild. Eine noch dauernd sich steigernde Zusammendrängung der Menschen in den Großstädten führt zur allmählichen Entvölkerung des flachen Landes. Die Menschen strömen in die Steinhöhlen der Mietkasernen, in deren Nähe bereits die Maschine gierig nach ihrer Kraft lechzt. Wir wissen, welche unendlichen Schäden uns die Großstadt beschert hat. Die Statistik hat den Beweis erbracht, daß sie in ihrer seitherigen Form die Kraft der Menschen allmählich zermahlt, daß ein Volk nach dem Abgrund drängt, wenn erst eine solche Entwicklung unregulierbar wie ein reißender Strom, sich den zu späten Eingriffen der Menschheit entziehend, die letzten Widerstände, die sich ihr noch entgegenstemmen, niederreißt.

Während auf dem Gebiete des Wohn- und Siedlungswesens auch die untergeordnetsten Fragen eingehend beleuchtet wurden, wurde eine so grundsätzliche Frage, wie die über die Zweckmäßigkeit der Gesamtentwicklung der heutigen Großstadt kaum erörtert. Wir ließen der Entwicklung ihren Lauf, als sei sie uns unabänderlich, vom Schicksal bestimmt. Wir waren in den letzten Jahrzehnten so sehr kaufmännisch geworden. Wir verwendeten diese Gabe aber nicht, um die Frage der Wirtschaftlichkeit unserer Riesenstädte zu überprüfen. Wir schufen Wasserleitungen und Kanalisationen, Hochschulen, Volksbibliotheken und Theater. Wir bauten mächtige Straßen und Häfen; aber wir fragten uns nicht, von welcher Grenze der Bevölkerungsziffer aus gemessen, alle diese Einrichtungen, die wir als Aufschließungskosten für ein Stadtgelände im weitesten Sinne bezeichnen können, in rationellster Weise, d. h. im günstigsten Verhältnis zu den anteiligen Aufwendungen des einzelnen Bürgers ausgewertet wurden.

Zweifellos wurden wir uns in Deutschland wie anderswo mancher Schäden der seitherigen Großstadtentwicklung bewußt, und es fehlte nicht an Vorschlägen und praktischen Versuchen, diese Mängel abzustellen; aber wir bekämpften das Übel nicht an der Wurzel, sondern auf dem Wege des Kompromisses. In der Umgebung hochragender Miethausviertel planten wir Erholungsparke, wir suchten des nicht mehr zu bewältigenden Straßenverkehrs Herr zu werden durch Bau von Hoch- und Untergrundbahnen in vielen Geschossen übereinander. Stolz auf solche technischen Leistungen vergaßen wir, daß sie letzten Endes nur unsere Versklavung unter das Joch des Großstadtbetriebes dokumentierten.

Besonders einschneidend wirkte diese übersteigerte Zentralisation auf das Empfindungsleben des Menschen. Während der Bauer des vereinzelt liegenden Gehöftes in seinem Hofe, der Dorfbewohner in der Gruppe von Anwesen, die sich um den heimischen Anger legt, ja auch noch der Kleinstädter in dem für seine Sinne begreifbaren Organismus der kleinen Stadt die Heimat fühlt, hat der Großstädter ein solches Empfindungsvermögen gänzlich verloren. Er ist Atom einer namenlosen Masse geworden, die sich drängt und schiebt, um ihre meist materiellen Bedürfnisse zu befriedigen. Der Bewohner kennt kaum mehr den Nachbarn. Ohne Gemeinsinn hastet er ruhelos durch das Häusermeer, um seine eigennützigen Ziele zu verfolgen. Die Aufgaben des Zentralverwaltungskörpers erfaßt er schon lange nicht mehr als seine Aufgaben, er hat den Überblick über den ungeheuren Organismus verloren. Es beginnt jener Wettbewerb der Großstädte aller zivilisierten Völker untereinander, die höchsten Kurven in der Bevölkerungszunahme, Verkehrssteigerung, Kilometerzahl für Hoch- und Untergrundbahnen zu erreichen. Der Mensch ist zum Objekt erniedrigt worden, daß dazu dienen muß, riesenhafte technische Anlagen rentabel zu gestalten.

Dieser Entwicklung der Großstadt muß ein Ende gemacht werden. Wir müssen uns wieder auf den Zweck des Gemeinwesens besinnen, uns vor Augen halten, daß die Stadt entstand, des Menschen geistiges und wirtschaftliches Leben zu steigern.

Der Wettbewerb für einen Generalbebauungsplan von Breslau bot Gelegenheit, mit dem nach obigen Ausführungen als überholt zu betrachtenden System der mehr oder weniger aufgelockerten Erweiterung des bestehenden Kernes durch Hinausschiebung einzelner bebauter Sektoren zu brechen und zu versuchen, eine Lösung zu finden, die bewußt das seitherige System der Großstadterweiterung durch ein neues, entwicklungsfähigeres ersetzte.

Während Bestrebungen zur Betonung dezentraler Zentren im Städtebau der letzten Jahrzehnte wiederholt auftauchten, ja sich bereits eine gewisse Regel über ihre Verwendung herausgebildet hat, wurde der Gedanke einer gänzlichen Abtrennung der Erweiterungskörper vom Zentralorganismus in der deutschen Fachliteratur noch nicht erörtert; hingegen finden wir ihn bereits mehr oder weniger deutlich herausgearbeitet in der amerikanischen und englischen Fachpresse. Ich denke hier insbesondere an die wertvollen Arbeiten

Abb. 55.*) Konzentrische Stadterweiterung.

Abb. 56.*) Radiale Stadterweiterung.

Abb. 57. Großstadterweiterung nach dem Schema des Trabantensystems.

Raymond Unwins auf diesem Gebiete. Ein planmäßiger Versuch einer Großstadterweiterung auf solcher Basis wurde meines Wissens aber auch dort seither noch nicht gemacht.

Im Interesse einer klaren Hervorhebung der Unterschiede dieses Erweiterungssystemes gegenüber den seither geübten Methoden soll hier zunächst auf zwei Diagramme zurückgegriffen werden, die der Veröffentlichung des Wettbewerbes für Groß-Berlin von Eberstadt, Möhring und Petersen entnommen sind. Abb. 55 zeigt die konzentrische Entwicklung einer Stadtanlage. „Die Stadterweiterungen bestanden jeweils in der Legung eines neuen Ringes. Wo unter dem Absolutismus die Stadtbefestigung fehlt, entstand statt ihrer der Steuerring, das ist der Gürtel, der Akzisemauer oder der Steuerlinie. Nach der Beseitigung des Festungs- und Besteuerungsringes folgte der Straßenring und die Ringstraße. In gleicher Linienführung zieht die Ringbahn die Dämme und Anlagen ihres Eisenbahnringes. Neuerdings fordert man als abschließenden Gürtel den Waldring. Stets war in unserem Städtebau der Begriff der Umgürtelung unlöslich mit dem Stadtplan verbunden und beherrschte hierdurch die Stadtanlage, die Stadterweiterung, die Straßenführung und die Verkehrstechnik.“ Diesem heute allgemein als überlebt betrachteten Systeme stellen die obenerwähnten Preisträger des Berliner Wettbewerbes das System der radialen Stadterweiterung gegenüber (vgl. Abb. 56), „an Stelle der Ringbildung die Ausstrahlung, vor allem an Stelle der Gürtelführung der Freiflächen die Keilführung, die endlich die Wohltat der Freiflächen für die Bevölkerung zur Wirklichkeit macht und durch ihre Grundlinien eine naturgemäße Entwicklung und Gestaltung der Gesamtstadt ermöglicht“. Tatsächlich sind aber die Vorteile der radialen Stadterweiterung, die sich bis auf den heutigen Tag als Grundlage der neueren Stadterweiteruug erhalten hat, und die auch in dem Wettbewerb für den Generalbebauungsplan Breslaus der großen Mehrzahl der ausgezeichneten Entwürfe in mehr oder weniger klarer Form zugrunde gelegen hat, keine grundsätzliche Verbesserung, sondern nur mehr eine Sanierung des seitherigen Begriffes Großstadt auf dem Wege des Kompromisses. Die schmalen, sektorenförmigen Grünflächen sind kein Ersatz für offenes Freiland, wie es dem Stadtbewohner bei dem Systeme der Bildung dezentraler Zentren zur Verfügung gestellt werden kann. Der Begriff der räumlich faßbaren Einzelzelle, wie er dem Trabanten auf Grund seiner besonderen Entwicklungsbedingungen eignet, kann bei der radialen Erweiterung nicht recht zur Auswirkung kommen, weil die einzelnen Sektoren sich gegenseitig zu sehr beeinträchtigen. Abb. 57 zeigt eine Großstadterweiterung nach dem Schema des Trabantensystemes. Diese Bezeichnung wurde gewählt, um zum Ausdruck zu bringen, daß die neuen Organismen der Vergrößerung sich um den alten Kern gruppieren sollen, wie Planeten um die Sonne schweben: als freie Körper, die doch in vielen Funktionen abhängig sind von dem Zentralgestirn. Die Zentralstadt wird nach Abrundung auf ihren seitherigen Raum beschränkt. Das sie umgebende Freiland wird von der Zentralgemeinde erworben und als Ackerfläche und Erholungsgrün ausgewertet. An einzelnen besonders günstig gelegenen Punkten dieses umfassenden Grüngürtels (in unserer Zeit der Schnellbahnen und Automobile kann die Entfernung der Trabanten vom Zentralkörper bis auf 20–30 km bemessen werden) werden unter Anlehnung an bereits vorhandene kleinere Gemeinwesen oder auch unter völliger

*) Abb. 55 und 56 aus Hegemann, Der Städtebau. Verlag Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Neugründung solcher Organismen, durch günstige Verkehrsverbindungen mit dem Zentralkern verbunden, Trabanten nach Bedarf ausgebaut. Ihre Bevölkerungszahl wird fest umgrenzt, etwa auf 50 – 100000 Köpfe, je nach dem Zwecke, den sie zu erfüllen haben, sowie nach den örtlichen Gegebenheiten. Durch die einschneidende Maßnahme der Bevölkerungsbegrenzung der Einzelzellen wird verhindert, daß das Trabantensystem sich allmählich wieder zur alten Großstadt auswächst.

Die einzelnen Trabanten werden mit allen Einrichtungen lokaler Selbstverwaltung: teils als Wohntrabanten, teils als Industriekleinstädte oder auch als beiden Zwecken in gleichem Maße dienende Organismen entwickelt. Bei aller lokalen Selbständigkeit bleiben sie aber als Glieder des Gesamtkörpers eng mit der Zentralstadt verbunden, aus der sie alle jene Vorteile kultureller und wirtschaftlicher Art schöpfen, die der Tochterstadt abgehen. Hierin liegt der wesentliche Unterschied des Trabanten von einer normalen Kleinstadt.

Der Verwirklichung dieses Zieles werden sich vielfältige Schwierigkeiten entgegenstellen, insbesondere die zu erwartenden Widerstände privatkapitalistischer Kreise; wurde doch seither bei uns wie anderswo die gesamte Gestaltung des Wohnwesens in Stadt und Land maßgebend beeinflußt durch den Großbesitz weniger an Land und Kapital. Tausende von Händen halfen den Wert des Landes zu erhöhen, ohne daß der so entstandene Wertzuwachs auch nur in irgendeiner Weise der Allgemeinheit wieder zugeführt wurde. Mit diesem unsozialen Prinzip muß, soweit die neuzeitliche Stadterweiterung in Frage kommt, gebrochen werden. Nur wenn das gesamte Gelände in größerem Umkreise um eine Stadt so ausgewertet wird, daß die Allgemeinheit Besitzerin und Nutznießerin des Landes geworden ist, werden wir wieder zu einer Gesundung unserer städtischen Kultur kommen.

Auch vom rein formalen Standpunkte aus betrachtet, erschließt die Trabantenerweiterung wieder neue Möglichkeiten. Die seitherige Entwicklung der Großstadt konnte ästhetisch befriedigende Städtebilder (die Stadt als Ganzes betrachtet) nicht mehr fördern. Die Zusammenhäufung ungeheurer Mauermassen erstreckte sich allmählich auf Flächen, die eine klare Beherrschung des Häusermeeres durch einzelne Dominanten, wie wir sie in der Stadt bis um 1800 noch allgemein finden, unmöglich erscheinen ließen. Als formlose Masse ohne feste Umgrenzung verläuft die Stadt in das flache Land. Nirgends kann sich ein besonderer Ortscharakter herausbilden. Während die neueren Reformbestrebungen im Städtebau auf diesem Gebiete nur lokale Verbesserungen erstrebten, die ohne Wirkung bleiben mußten, weil sie alle, an dem Riesenleib der Großstadt gemessen, in nichts versanken, werden wir den Körper der Trabantenstadt wieder meistern können. Diese festumrissenen Einzelorganismen können von breitgelagerten Außenquartieren mit flacher, weiträumiger Bebauung unter allmählicher Höherzonung der Bebauung zu einem hochgestaffelten Stadtkerne gesteigert werden, an den sich Nebenzentren organisch angliedern (vgl. Abb. 52 und 58). Besondere Bedeutung ist der Tatsache beizumessen, daß die Trabantenstadt auch infolge ihrer festgelegten Höchstausdehnung, wenn erst ihr Ausbau vollendet ist, sich festumrissen aus der sie umflutenden Freifläche abhebt. Wie einst der Wanderer beim Betreten der Stadt durch Wall und Graben oder durch die Stadtmauer den vor ihm auftauchenden Organismus der mittelalterlichen Stadt eindrücklich als festumrissenes Ganzes erfassen lernte, so wird auch die Trabantenstadt umgrenzt durch Reihen von Gruppenbauten oder durch Alleen als feste Zelle ihre typische Eigenart schon durch ihre Silhouette verkünden. Höher geführte Baugruppen bei den Einmündungen der Straßen an den Grenzen der Trabanten werden den Begriff der Abgegrenztheit des Organismus noch besonders wirksam betonen.

Die Anwendung des Systemes der Trabantenerweiterung auf den besonderen Fall von Breslau (vgl. Tafel 22) war insofern von vornherein gewissen Beschränkungen unterworfen, als die Begrenzung des Wettbewerbgebietes die Herausrückung einzelner dezentraler Organismen auf die wünschenswerte Entfernung ausschloß. Wenn trotzdem der Versuch gemacht wurde, unter enger Anpassung an die Geländeverhältnisse und an alte Dorflagen Breslau mit einem System von zwölf Trabanten einzuschließen, so geschah dies in erster Linie deshalb, weil nur so einmal die Idee der Trabantenstadt klar entwickelt werden konnte. Bei der praktischen Durchführung des Projektes würden einzelne der Trabanten bestehen bleiben können, andere wären unter entsprechender Umgestaltung in größerer Entfernung vom Kerne anzulegen. Maßgebend für die Möglichkeit der Entwicklung einer Trabantenstadt wird stets ihre natürliche Lage zu Verkehrsadern, Flüssen, Kanälen usw. sein, besonders dann, wenn es sich nicht um reine Wohntrabanten handelt. Unter solchen sind losgelöste dezentrale Zentren zu verstehen, die vorwiegend Menschen beherbergen, die in der Mutterstadt ihre Arbeitsstätten haben, ohne dort in der wünschenswertesten Weise untergebracht werden zu können. Die Beseitigung der ungesunden Menschenhäufung der Großstadt muß ja mit jeder Stadterweiterung Hand in Hand gehen. Seit Jahrzehnten weisen die Statistiken der Großstädte ja auch bereits diese Entwicklung auf, wonach das Innere der Stadt, die City, sich mehr und mehr der Wohnquartiere entledigt und die Insassen in die gesünderen

Abb. 58. Schaubild eines Trabanten.

Außenviertel der Vorstädte abwandern. Im allgemeinen wird aber der Wohntrabant der seltenere Typ sein. Man wird danach streben, der neuen Tochterstadt die zu ihrer Entwicklung erforderliche Industrie anzugliedern, so daß sie sich gewissermaßen selbst erhalten kann. Wie das eigene Geschäftsviertel eines jeden Trabanten die Alltagsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigen soll, wie Industrie und in verschiedenen Teilen der Stadt in Handwerkerhöfen zusammengeschlossene Handwerksgruppen der Bevölkerung Arbeit und Verdienst verschaffen sollen, so wird auch durch Errichtung von Schulen, Kirchen, Volkshäusern und dergleichen die lokale, geistige Fortbildung zu fördern sein.

Das um Breslau gelegte Trabantensystem enthält Organismen von verschiedenster Größe und Zusammensetzung. Während die Mehrzahl derselben als gemischte Wohn- und Geschäftstrabanten mit mehr oder weniger ausgedehnter eigener Industrie, meist anknüpfend an bereits vorhandene industrielle Unternehmungen, geplant sind, trafen für andere Zellen die Voraussetzungen reiner Wohnstädte zu, so z. B. für den allseitig von Wasserarmen umspülten Trabanten Scheitnig, der schon heute angelehnt an seinen herrlichen, alten Parkbestand erhebliche Ansätze zur Ausbildung von Wohnquartieren aufweist. Der Trabant Schwoitsch wird durch die dort geplante Industriehafenanlage charakterisiert, die Tochterstadt Carlowitz durch ihre militärischen Anlagen, umfangreichen Kasernen, Übungsplätze und dergleichen. Da diese Trabanten teils durch die Oder, teils durch Freiflächen gänzlich von der Kernstadt Breslau abgeschlossen sind, so liegt kein Bedenken vor, diese Orte trotz ihrer geringen Entfernung von der Zentralstadt als selbständige, lokale Organismen auszubilden. Selbstredend wird der Idealfall der allseitig von kilometerbreiten oder noch breiteren Grünflächen umspülten Trabantenstadt durch diese Sonderfälle nicht gedeckt.

Die Verbindung der einzelnen Trabanten mit der Mutterstadt (vgl. Abb. 59) war in dem Falle von Breslau verhältnismäßig leicht zu erreichen, da ihre Mehrzahl durch Verlängerung bereits vorhandener Ausfallstraßen mit dem Kerne verbunden werden konnte. Auch das bestehende, in vieler Beziehung verbesserungsbedürftige Eisenbahnnetz Breslaus lag, was die Aufschließungsmöglichkeit der einzelnen Trabantenstädte anbelangt, günstig, da die meisten Zellen ohne Neuanlagen Bahnanschluß durch Vorortbahnen erhalten konnten.

Ein guter Ausbau des Verbindungssystems der einzelnen Städte zur Zentralstadt ist insofern von besonderer Bedeutung, als die einzelnen Trabanten zwar, wie bereits erwähnt, alle Einrichtungen lokaler Art besitzen, aber dennoch in vieler Beziehung von der Kernstadt abhängig bleiben. So werden die provinzialen Regierungsbehörden sowie die Zweckverbandsverwaltung, die die Interessen aller Trabantenstädte vertritt, Großbanken, Hochschulen u. dgl., sowie die zentralen Einrichtungen der Verkehrs- und Nahrungsmittelversorgung, der Zentralbahnhof für Personen- und Güterverkehr, die Handelshafenanlage, Zentralmarkthalle u. dgl. in der Kernstadt verbleiben. Der Markthallenverkehr ist in dem Vorschlage für Breslau z. B. in der Weise geregelt, daß im Handelshafen von Breslau die Großmarkthalle gewissermaßen als Hauptumschlagstelle für auswärtige Nahrungsmittel projektiert wurde, die nun ihrerseits die in jedem Trabanten angeordneten Lokalmarkthallen, die durch Kraftwagen leicht zu erreichen sind, versorgt. Allerdings wird bei Durchführung des Trabantensystems die Versorgung der einzelnen Zellen dadurch ganz besonders erleichtert, daß die erforderlichen Kleinbedarfsmittel in unmittelbarer Nähe der Tochterstädte erzeugt werden.

Das in den letzten Jahren stark in Erscheinung getretene Streben der Bevölkerung der Großstädte, sich in Vororten mit offener Bebauung niederzulassen, weist auf die Bedeutung hin, die einer weiträumigen Bebauung der Trabanten beizumessen ist. Die Bürger müssen nach Möglichkeit in die Lage versetzt werden, Gemüse und Kleinviehprodukte selbst zu erzeugen. Bei dem Entwurf für den Generalbebauungsplan Breslau wurde daher ein hohes Maß von Weiträumigkeit gewählt: Zwei Drittel der Bürgerschaft wurden in Flachbauten mit 200 bis 1250 qm großen Gärten angesiedelt. Nur in der Nähe des Kernes wurden dreigeschossige Reihenhäuser vorgesehen, um den zum Gartenbau ungeeigneten Teil der Bevölkerung aufzunehmen. Durchschnittlich kommen auf den Hektar 135 Menschen.

Bezüglich der Verteilung der Grünflächen in der inneren Stadt besitzt Breslau außer seinen mit malerischen Promenaden eingefaßten Stadtgraben nur geringe Erholungsflächen, die nur schwer zu zusammenhängenden Streifen zu vereinigen sind. An einer Stelle hingegen in der Trabantenstadt Scheitnig verfügt Breslau, wie bereits oben erwähnt, über einen Erholungspark, der aber naturgemäß nur für einen Teil der Bevölkerung für regelmäßige Benutzung in Frage kommt. Um so wichtiger ist daher die Umschließung

Abb. 59. Verbindung der einzelnen Trabanten mit der Mutterstadt.

Breslaus mit einem Gürtel freien Landes, das nach dem vorliegenden Vorschlage für alle Zeiten der Bebauung entzogen bleibt und das bei einer eventuellen Verwirklichung des Projekts durch weitere Hinausschiebung einzelner Tochterstädte noch erheblich vergrößert werden könnte. So wären Zentralstadt und Trabanten von allen Seiten von Freiland umgrenzt. Mit kurzer Straßenbahnfahrt böte sich den Bewohnern Gelegenheit, die freie Natur zu erreichen. Diese Freiflächen werden überdies die außerordentlich wichtige Aufgabe zu erfüllen haben, Schrebergärten für die heute noch im Kerne Breslaus zusammengedrängte Bevölkerung aufzunehmen. Kulturbänder werden in weitem Umkreise die Freiflächen durchziehen, auf denen in intensivster Wirtschaft, Gärtner und Kleinbauern den erforderlichen Bedarf an Gemüsen und Kleinvieh, teilweise auch an Großvieh, für die bebauten Zellen fördern.

In unseren Tagen kommt der Trabantenerweiterung noch eine besondere Bedeutung zu. Wir stehen in einer Krise unseres wirtschaftlichen Lebens, die uns verhindert, den voraussichtlichen Umfang der Entwicklung unserer Großstädte in den nächsten Jahrzehnten auch nur annähernd zu überblicken. Hierdurch wird aber eine praktisch verwertbare Ausarbeitung umfangreicher Generalbebauungspläne nach dem seitherigen System ausgeschlossen. Die Trabantenerweiterung ermöglicht den Ausbau einzelner Erweiterungszellen und deren beliebige Vermehrung je nach eintretendem Bedarf.

In dem Sonderfalle Breslaus, an den die obigen Ausführungen anknüpften, sind bereits mancherlei Anzeichen vorhanden, die eine Erweiterungsmöglichkeit durch Trabanten in greifbare Nähe rücken. Der Raub wesentlicher Teile Oberschlesiens veranlaßt große industrielle Unternehmungen zur Verlegung ihrer Betriebe oder zur Gründung von Tochterunternehmungen im nicht abgetretenen Teile der Provinz, besonders in der Nähe Breslaus. Durch geschlossene Ansiedlung dieser Industrie in einem günstig gelegenen Punkte in der Umgebung Breslaus ließ sich der erste Schritt zur Verwirklichung des Projektes unternehmen.

STADTERWEITERUNGSPLAN FÜR WITTSTOCK an der Dosse.

Von Mag.-Oberbaurat WALTER KOEPPEN, Hermsdorf-Berlin. Hierzu die Tafeln 23–24.

Das in der Priegnitz an der Bahnlinie Berlin - Neuruppin—Mayenburg liegende Landstädtchen Wittstock an der Dosse ist eine der märkischen Städte, deren Charakter aus ihrer mittelalterlichen Gründungszeit bis heute erhalten geblieben ist.

Dem mit dem Zuge aus Berlin ankommenden Reisenden zeigt sich Wittstock im malerischen Kranze seiner alten Stadtmauer, überragt von den Türmen der Stadt und von hohem alten Baumbestand. Die Stadtmauer ist bis auf wenige Stellen, die dem Verkehr zum Opfer gefallen sind, noch ringsum wohlerhalten. Von Tortürmen steht noch der schöne Turm am Gröper Tor.

Fast rings um die Stadt boten die Bäche Dosse und Glinze mit ihren sumpfigen Wiesen natürlichen Schutz. Die Lücke an der Nordseite wurde durch eine große Wallanlage, die heute zu einer Parkanlage umgewandelt ist, geschlossen.

Abb. 60. Ausschnitt aus dem Übersichtsplan von Wittstock an der Dosse. Maßstab 1 : 10 000.

Innerhalb der Mauer breitet sich das Straßennetz mit fast durchweg rechteckigen Maschen aus, durchzogen von einem in den vier Himmelsrichtungen verlaufenden Verkehrskreuz. Dem Straßennetz fügen sich der Marktplatz mit dem Rathaus und der Kirchplatz mit der Marienkirche zwanglos an. Außerhalb der Stadtmauer haben sich an den Hauptlandstraßen kleine Vorstädte gebildet, deren Entwickelung bei dem bestehenden blühenden Holzhandel und der umfangreichen Tuchfabrikation in Aussicht steht. Dazu kommt das Siedelungsbestreben der in der Altstadt zusammengedrängten Bevölkerung, die zur Zeit etwa 7000 Seelen aufweist.

Die Aufstellung eines Generalbebauungsplanes und die Umgestaltung der Bauordnung sollte die Erweiterung der Außenstadt in die richtigen Bahnen lenken; der Charakter der Altstadt, der

durch den Bau von überhohen Häusern bedroht war, sollte durch Ortsstatut geschützt werden.

Es schien nicht möglich, die Besiedelung in der Außenstadt an begrenzte Stellen zu verweisen (Planetensystem), es mußte vielmehr für eine gute Einfügung neuer Wohnviertel zwischen sämtlichen bestehenden Verkehrsstraßen (Chausseen) gesorgt werden, da im ganzen Außengebiet mit neu entstehenden Siedlungen zu rechnen war.

Straßenanlage.

Das vorgeschlagene Straßennetz schließt sich den vorhandenen Chausseen und Wegen sowie, nach Möglichkeit, den bestehenden Besitzgrenzen an. Der Form der Altstadt folgend, fügt sich die Außenstadt ringförmig um die Wall- und Grünanlagen an der Stadtmauer.

In der Anordnung der Straßen ist streng zwischen Ausfallstraßen, Verbindungs- oder Durchgangsstraßen und Wohnstraßen oder Wohnwegen unterschieden. Die von der Stadt ausstrahlenden Chausseen stellen die Ausfallstraßen dar, sie sind beibehalten bis auf eine Änderung der Chaussee nach Rheinsberg, welche zur Schaffung günstiger Baustellen im Industriegebiet und zur Verminderung der Eisenbahnkreuzungen notwendig erscheint. Neu hinzu kommt als Ausfallstraße eine Chaussee nach Goldbeck im Zuge der Gröper- und Neuen Poststraße. Der notwendige Durchbruch durch die Stadtmauer ist nur als überwölbte Durchfahrt mit zwei kleinen ebenfalls übermauerten Seitenöffnungen für die Fußgänger gedacht. Diese neue Straße erschließt den Südosteil des Erweiterungsgebietes und bildet eine Verbindung für das im Osten der Stadt geplante Industriegebiet mit der Altstadt. Das Industriegebiet wird weiter durch eine Reihe von Verbindungsstraßen erschlossen und mit dem Bahnhof unter Umgehung der Altstadt verbunden. Verbindungsstraßen stellen weiter die vorhandenen Straßen zwischen den Chausseen nach Papenbruch und nach Teschow im Südwesten und die weiter südlich liegende, teilweise neue Straße zwischen zwei mit öffentlichen Gebäuden geschmückten Platzanlagen dar. Im Nordwesten bildet das Rückgrat der Aufschließung eine Verbindungsstraße, die vom Bahnhof hinter dem Provinzialgarten zur Chaussee nach Biesen führt. Im Norden werden die Stadtteile westlich und östlich der Dosse durch die schon längst von der Stadt geplante, über die Dosse führende Straße und in der Höhe des Volksgartens durch einen Grünstreifenweg verbunden. Alle übrigen Straßen im Erweiterungsgebiet dienen nur Wohnzwecken und sind als solche in sparsamer Ausführung gedacht. Sie erschließen das Gelände mit Baublöcken von etwa 80—120 m Tiefe, so daß eine weiträumige Bebauung mit größeren Innengärten gesichert ist. Im Bedarfsfalle kann eine Reihe der Blöcke durch Zwischenwege weiter aufgeteilt werden. Platzanlagen sind in den Straßen nur in bescheidenen Grenzen eingeführt, um das Straßenbild an geeigneten Stellen zu beleben, Straßenkreuzungen gut auszugestalten und einige Tummelplätze für die Kinder zu schaffen. Besonders erscheint wichtig die Anlage eines geeigneten Bahnhofsvorplatzes.

Freiflächen und Grünanlagen, Sport- und Spielplätze.

Wittstock ist in der glücklichen Lage, durch die Wiesen an der Dosse und an der Glinze ausstrahlende, natürliche Freiflächen zu besitzen. Sie werden, ohne daß ihre Ausnützung behindert werden braucht, durch öffentliche schmale Wiesenpfade dem Spaziergänger zugänglich gemacht. Ihr landschaftlicher Reiz muß durch eine hintere Baugrenze auf den angrenzenden Baugrundstücken gesichert werden. Ebenso bilden die mit Baumalleen geschmückten Chausseen die schönsten Grünstraßenverbindungen in die weitere Umgebung. Es braucht also nur wenig hinzu gefügt zu werden, um Wittstock planmäßig mit Grünanlagen und Grünstreifen zu durchsetzen. Zu diesem Zweck sind die Verbindungsstraßen durchweg mit größeren Baum-

Abb. 61. Sportplatzanlage für Wittstock an der Dosse. Maßstab 1 : 2000.

pflanzungen versehen, und im Norden ist, vom Volksgarten ausgehend, eine Grünverbindung über die Dosse zur Tannenkoppel und der anschließenden Sportplatzanlage geschaffen. An größeren Spielflächen steht im Süden die erweiterte Festwiese und ein an eine Schule anschließender Platz zur Verfügung. Im Norden soll in der Tannenkoppel eine großzügige Sportplatzanlage geschaffen werden. Ein anschließendes Waldkaffee wird die Wittstocker zu dem Sportplatz hinauslocken und zur Verstärkung des Interesses an Sport und Spiel beitragen. Einen weiteren Freiplatz soll in Zukunft die einheitliche Innenfläche des alten Amtshofes bilden. Dieselbe ist jetzt durch Zäune und Mauern zerstückelt und durch eine Fahrstraße zerschnitten. Durch Beseitigung all dieser störenden Zutaten würde eine würdige Ausgestaltung des Amtshofes mit seinem alten Gemäuer, dem schönen Amtsturm und den herrlichen Baumgruppen gewonnen.

Öffentliche Gebäude.

Für Schulen, Verwaltungsgebäude, Kirche und Volkshaus sind Bauplätze so angeordnet, daß die Gebäude die bedeutungsvolleren Stellen des Bebauungsplanes in geeigneter Weise hervorheben können. Das Volkshaus, in welchem der für Wittstock fehlende Theatersaal Platz finden soll, ist durch eine Gartenanlage in Verbindung mit dem Volkspark gebracht.

Bauzoneneinteilung.

1. In der Altstadt. Wittstock hat im allgemeinen den zweigeschossigen Charakter der deutschen Landstädte bewahrt, nur im Straßenzuge Glinzetor—Königsplatz sind höhere, zum Teil zu hohe Gebäude entstanden. Es wurde vorgeschlagen, in diesem Straßenzuge der Glinzestraße, Alte Poststraße, Markt, Königstraße, drei Geschosse zuzulassen und sonst an der zweigeschossigen Bauweise festzuhalten. Die Bebaubarkeit soll $^5/_{10}$ nicht überschreiten.

2. Außerhalb der Altstadt wäre zu unterscheiden Industrie- und Siedlungsgebiet.

a) Das Industriegebiet ist im Osten der Stadt geplant, damit Rauch und Dunst nach Möglichkeit von der Stadt ferngehalten wird. Da gerade auf der Ostseite Wittstock mit seinem Mauerkranz ein hervorragend schönes Stadtbild bietet, ist das Industriegebiet weit herausgerückt. Für die Bebauung wird die Zulassung von drei Geschossen in Aussicht genommen, jedoch sollen die Industrieanlagen einer besonderen Genehmigung auf ihre einwandfreie Wirkung im Landschaftsbild unterworfen sein. Außerhalb des Industriegebietes dürfen gewerbliche Anlagen, welche durch Rauch, üble Dünste, Lärm usw. zur Belästigung der Nachbarschaft oder des Publikums Anlaß geben, nicht errichtet werden. Werden im Industriegebiet Wohngebäude errichtet, so gilt für diese die Bauvorschrift des Siedelungsgebietes.

b) Für das Siedelungsgebiet soll offene Bauweise mit höchstens zwei Geschossen und höchstens $^2/_{10}$ Bebaubarkeit der Grundstücke vorgeschrieben werden. Um den billigen Reihenhausbau und eine architektonisch wirksame geschlossene Umbauung von Plätzen usw. zu ermöglichen, können Reihenhäuser bis zu einer Länge von 80 m zugelassen werden. Nur an solchen Stellen, wo störende Brandgiebel zur Zeit bestehen oder Lücken zwischen einer höheren Bebauung übriggeblieben sind, wird eine Ergänzung der Bauten in der bisherigen Geschoßzahl erlaubt werden.

Die Aufgabe, welche die Stadtverwaltung gestellt hatte, bezog sich außer auf den Generalbebauungsplan auch auf Vorschläge für die städtebaulich einwandfreie Schließung der Lücken, welche in der Stadtmauer bei der Durchführung der Verkehrsstraßen entstanden waren, und auf Vorschläge für Einfügung von Baumpflanzungen in den Straßen und Plätzen der Altstadt. Für die letztere Aufgabe und für die Ausgestaltung der im Generalbebauungsplane vorgesehenen Grünflächen, vor allem der Wallanlagen und des Volksparks, wurde Herr Gartendirektor Lesser von der Stadtverwaltung mit herangezogen. Die größten Mauerlücken bestehen beim Ein- und Austritt des von Pritzwalk und dem Bahnhof kommenden und nach Röbel und Rheinsberg führenden Straßenzuges (Glinzestraße, Alte Poststraße und Königstraße). Zur Schließung der Lücken wurde die Errichtung von torhausartigen Bauten und Platzanlagen vorgeschlagen. Der freigelegte schöne Gröper Torturm am Ausgang der Straße nach Mayenburg ist durch Umgestaltung des anschließenden Chausseehäuschens und Planung eines dem letzteren gleichartigen Gebäudes auf der anderen Seite der Straße wieder in Zusammenhang mit der Stadtmauer gebracht.

Eine unverständige Zeit hatte in Wittstock mit den Baumanlagen, die meist als Doppelbäume vor den Hauseingängen standen, aus Verkehrsrücksichten aufgeräumt. In den breiten Straßen soll diese Art von Baumschmuck durch Pflanzung von Kleinbäumen (Kugelakazien, Rot- und Weißdorn) wiederaufleben; die Plätze sollen mit großen Bäumen, welche eine wirkungsvolle Blattmasse erhalten, in geeigneter Weise bepflanzt werden. Vor allem sind dies die beiden Kirchplätze und der Rathausplatz. Die Bepflanzung der beiden ersteren soll so erfolgen, daß die Baumkronen weit in den Straßenzug der Gröper Straße und Neuen Poststraße hineinragen. Die Bepflanzung des Rathausplatzes wird auch den Vorteil bieten, daß die neueren häßlichen Bauten an den guten alten Häuserwänden des Platzes weniger auffällig werden.

Es steht zu hoffen, daß die Altstadt durch all diese geplanten Wiederherstellungen, bzw. Ergänzungen noch an Freundlichkeit und Schönheit gewinnt, und der durch die modernen Eingriffe beeinträchtigte Charakter einer guten alten Stadt wieder hergestellt wird.

ANDERE STÄDTEBAULICHE GRUNDLAGEN FÜR KÖLN!

Von Regierungsbaumeister a. D. LUDWIG BAUR.

Die Stadt Köln schreitet folgerichtig in der Vorbereitung einer starken zukünftigen Entwicklung fort. Ein neuer bemerkenswerter Schritt ist die neuerlich erfolgte Annahme des Hafenprojektes durch die Stadtverordnetenversammlung. Das weitschauende Planen ist ein Zeichen von Lebenskraft. Aber in dem Neuen liegt der Keim zu

Abb. 62.

einer Hemmung. Der Grüngürtel im inneren Umlegungsgebiet (innerer Rayon) wird in der Gestalt, wie er jetzt geplant ist. wie die Klaue einer Zange sein, die die Lebensadern der Stadt zusammendrückt. Grünanlagen gehören hier hin, und die architektonischen Räume, die Herr Professor Schumacher entworfen hat, werden sicher eine Bereicherung der Stadt sein, aber sie berücksichtigen in ihrer jetzt festgelegten Form nicht den modernen, noch weniger den Zukunftsverkehr.

Erstens bedarf das Eisenbahnnetz in Köln mit der Zeit einer Umgestaltung, die auf das innere Umlegungsgebiet nicht ohne Einfluß sein wird.

Zweitens harrt der Vorortverkehr seit Jahren schon einer gründlichen Neugestaltung, deren Lösung für ein noch größeres Köln eine der wichtigsten Lebensfragen sein wird.

Schnellstrecken auf eigenem Bahnkörper sind die Führer der Bebauung, sind die Lebensadern einer großen Stadt, und das erst recht, wenn diese einer fortschreitenden Aufwärtsentwicklung entgegensieht. Köln hat bereits Vorortbahnen, die zum Teil weit hinausführen. Ihr Wert ist aber sehr beschränkt, da sie sich fast alle erst fünf Kilometer vom Stadtkern (siehe Abb. 62) von den engen, ohnehin schon überlasteten Straßen loslösen. Sie kommen also weder als Förderer einer weiten Bebauung, noch als Ausflüglerbahnen ernstlich in Betracht. Man bildet durch Eingemeindung eine Riesenstadt, ohne die Vorbereitungen zu ihrer und der Umgebung Erschließung zu treffen, man hat Wälder, legt neue an, zu denen man nicht hingelangen kann. Was hilft uns der künstlerisch vollendet schön angelegte innere Rayon, wenn wir nicht zuerst die Adern vom offenen Lande her hereinführen bis an die leider schon lückenlos zugebaute Innenstadt? Die alte Innenstadt ist das Herz und wird es immer mehr, alles sich darum ansetzende Fleisch muß dort Kräfte nehmen und hinbringen, wirtschaftliche und gesundheitliche. Die ganz großen Verkehrsadern — Schnellbahnen und Autostraßen — müssen dicht an das Herz anschließen, strahlenförmig von ihm ausgehen und durch einen Schnellverkehrsring miteinander verbunden werden. Köln kann das noch ohne Untergrundbahnen auf beiden Rheinufern. Auf dem linken benötigt es dazu den inneren Rayon und die noch breit genug klaffenden Lücken zwischen den Vororten (vgl. dazu meinen Aufsatz im Stadtanzeiger Nr. 478 vom 8. November 1920 und die hier beigefügte Abb. 62, in denen Schnellbahnen, Autostraßen und schmalere Grünstraßen zu breiten Bändern zusammengeschlossen angenommen sind.

Die jetzigen Pläne für den inneren Rayon sind als Auftrag und Leistung an sich hoch anzuerkennen, aber sie durften nicht vor, sondern sie mußten nach den großen Verkehrs-

Abb. 63.

plänen, überhaupt nach einem großen Übersichtsplan für das ganze Stadtgebiet und seine weiteste Umgebung gemacht werden. Die Einfügung der Schnellverkehrswege in Einschnitt oder auf Damm wird die künstlerische Lösung vollständig umgestalten und bedeutend erschweren. Wir dürfen nicht vergessen, daß wir erst einige Jahrzehnte lang Kraftfahrzeuge kennen, also am Anfang ihrer Entwicklung stehn, und daß Deutschland heute in bezug auf die Anzahl der Kraftfahrzeuge auf den Kopf der Bewohner im Vergleich z. B. mit den Vereinigten Staaten lange nicht den Stand selbst der heutigen Entwicklung erreicht hat.

Die ganz großen Städte werden ein anderes Aussehen bekommen, als den Schumacherschen Plänen vorzuschweben scheint. Nicht der Fußgänger und Radfahrer oder Pferdewagen mehr wird die Form bestimmen, sondern die Entwicklung der modernen Verkehrsmittel, der Schnellbahnen und Kraftfahrzeuge, selbst die Flugzeuge nicht zu vergessen. Straßenbahnen sind Aushilfsmittel für kleine und verbaute Städte und innere Stadtkerne. Man versuche, sich vergleichend vorzustellen die Fahrzeit einer Straßenbahn bei 5 km Streckenlänge (Dom—Bickendorf oder Dom—Höhenberg) und die einer 15 km langen Schnellbahn mit 10 bis 15 Haltestellen auf eigenem Bahnkörper mit den schnellsten elektrischen Wagen, wie wir sie voraussichtlich in 10 oder 20 Jahren haben werden, und den besten Ein- und Aussteigeeinrichtungen an Wagen und Bahnhof. Letztere wird ihre dreimal längere Strecke schneller zurücklegen, mehr Menschen mitnehmen können und darum bedeutend mehr und gesunderes und billigeres Siedelungsland erschließen als die Straßenbahn. Dabei werden die Schnellbahnen mit fortschreitender Technik immer mehr leisten, die Straßenbahnen aber immer mehr Verkehrshindernisse finden!

Von großer Bedeutung ist dabei, daß eine auf Schnellbahnen aufgebaute Stadt der Innenstadt mehr Luft läßt. Die Bebauung wird sich den Schnellbahnen entlang ansetzen, so daß diese später von schmalen Wohnstreifen begleitet sind. So wird die Stadt so viel streifenförmige Ausstrahlungen haben, wie sie Schnellbahnen hat. Zwischen diesen Strahlen bleibt Acker- und Gartenland, das durch Bauverbote geschützt werden kann. Diese Grünzungen stoßen mit ihren Spitzen an die Innenstadt. Sie können auf die Dauer unbegrenzt mit Spielplätzen, Ziergärten und Bäumen ausgestattet werden und Erholung Suchende werden an Sonn- und Feiertagen nicht in dicken Menschenströmen untertauchen und brauchen auch nicht lange zu laufen, um an die Luft zu kommen, da frei ausmündende Grünflächen in genügender Zahl und leicht erreichbar vorhanden sind.

Die heute dringlichen städtebaulichen Aufgaben für Köln sind:

1. Freihalten radialer Streifen für den Schnellbahn- und Autoverkehr der Zukunft, linksrheinisch und rechtsrheinisch, dazu ein Flughafen nahe dem Stadtinnern oder an einer Schnell- und Autostrecke.

2. Vorsehen einer Ringschnellbahn als Hoch- oder Einschnittbahn zur Zusammenfassung aller radialen Schnellbahnen, möglichst nahe dem Stadtkern. Diese ist auch wichtig als Verbindung aller Stadtteile mit dem neuen Hafengebiet. Da der Zug der Ringstraße vom Deutschen bis Ubierring in den nächsten Jahrzehnten nicht in Betracht kommt — es wäre hier und für die Enden der Vorortschnellbahnen Untergrundbau nötig — muß sie durch den inneren Rayon führen und das alte Deutz umfahren (im Plan Abb. 63). Das von dieser Ringschnellbahn umfaßte Gebiet ist jedoch zu groß, um durch Straßenbahnen bewältigt werden zu können. Deshalb ist wenigstens eine mitten durch dieses Gebiet hindurchgehende Schnellbahn auf die Dauer nicht zu vermeiden, die nur als Untergrundbahn ausführbar ist. Der Zugverkehr auf dieser Ring- und Untergrundbahn müßte ähnlich wie in Berlin der der Stadtbahn ein Nordring-, Südring- und Vollringverkehr werden. Die Untergrundbahn ist im Zuge Aachener Tor, Neumarkt, Heumarkt, Hauptbahnhof, Deutzer Bahnhof vorgesehn, stellt also zugleich eine Verbindung der drei großen Bahnhöfe der Zukunft dar. Die genannten Punkte würden die Hauptverkehrspunkte Kölns sein, darunter kann Punkt Aachener Tor besonders bedeutend werden, wenn hier möglichst viele Adern aus den Vororten zusammenlaufen.

3. Vorsehen von Industriebahnen und der Vergrößerung der Güterbahnhöfe und Freihalten von Streifen für spätere Umlegungen der Eisenbahn.

4. Anlage radialer Parkanlagen bis in die freie Natur hinaus in Verbindung mit landschaftlich schönen Punkten der weiteren Umgebung der Stadt. Sie wären an Stelle des in seinem Werte sehr zweifelhaften Waldgürtels, der die unhaltbare Idee der Riesenrundstadt verkörpert, zu setzen. Der Waldgürtel ist als Rauchfänger zu schmal und kommt zudem zum großen Teil in die gleiche Entfernung vom Stadtzentrum, wie die rechtsrheinischen Wälder (Königsforst), sie werden also ohne Schnellbahn ebenso wie diese für die Allgemeinheit nicht zugänglich sein. Wir haben herrliche Wälder um Köln genug, es fehlen aber die einladenden Zugänge dazu.

5. Zusammenziehen der Bebauung an die Schnellbahnstrecken, so daß draußen außer einer der Schnellbahn entlanglaufenden Straßenbahn keine Straßenbahn mehr nötig wird.

Das sind Aufgaben, die mit großen Pinselstrichen auf der Karte gelöst werden müssen. Erst nach ihrer Klärung kann die Aufgabe gestellt werden:

„Städtebauliche Bearbeitung des inneren Rayon im Detail."

CHRONIK.

EIN GENERALBEBAUUNGSPLAN JANSENS FÜR NÜRNBERG-FÜRTH. Professor Hermann Jansen, der Berliner Meister des Städtebaues, wurde soeben mit der Aufstellung eines Generalbebauungsplanes für Nürnberg-Fürth beauftragt. Es handelt sich um die zurzeit wohl größte und schwierigste städtebauliche Arbeit in Deutschland. Wenn auch die politische Vereinigung der beiden Städte unlängst nicht zustande kam, so haben doch beide Stadtverwaltungen in richtiger Erkenntnis der Notwendigkeit eines einheitlichen Planes für die künftige Entwicklung der beiden über 10000 Hektar großen Städte mit ihren fast 500000 Einwohnern die Bearbeitung dieses Planes in eine einzige Hand gelegt. Die Neuordnung der Eisenbahn, vor allem der neue Main-Donaukanal sind für das Industriezentrum Nürnberg-Fürth von entscheidenden Werte und fordern eine Lösung von großen Gesichtspunkten. Dazu kommt der Ausbau und die Angliederung vieler neu eingemeindeter Vororte an die Altstadt unter besonderer Betonung der Wirtschaftlichkeit. Hoher Wert wird darauf gelegt, der Altstadt von Nürnberg ihren geschlossenen historischen Charakter zu erhalten. Für die Überprüfung der verkehrstechnischen Fragen hat Professor Jansen

sich die Mitarbeit des bekannten Spezialisten Professor Dr. Blum-Hannover gesichert. Von der Ausschreibung eines Wettbewerbes hat man ausdrücklich abgesehen, einmal wegen der Kostenersparnis und dann, weil erfahrungsmäßig die Gefahr besteht, daß die durch den Wettbewerb gewonnenen Entwürfe für ihren besonderen Zweck umgearbeitet werden müssen, was die wichtige Angelegenheit verzögern würde.

IM WETTBEWERB für den Vorentwurf ein großes Bureau- und Geschäftsgebäude am Knie in Charlottenburg, sind 58 Entwürfe eingegangen. Den ersten Preis erhielt Architekt Friedrich Heß, mit den Regierungsbauführern Friedrich Schirmer und Alwin Dosmann; den zweiten Preis Architekt Fritz Schopohl; den ersten dritten Preis Prof. Bruno Möhring und Architekt H. Spitzner; den zweiten dritten Preis Architekt Josef Tiedemann; den ersten vierten Preis Architekt Paul Schultze (Charlottenburg), den zweiten vierten Preis Architekt Friedrich Heß zusammen mit Friedrich Schirmer und Alwin Dosmann, den Verfassern des mit dem ersen Preis ausgezeichneten Entwurfs. Zum Ankauf wurden empfohlen die Entwürfe der Architekten Bielenberg und Moser, sowie der Architekten Klingenberg und Issel.

EINE STÄDTEBAUFRAGE IN LUDWIGSHAFEN. Vor Vertretern der Stadtverwaltung und der Presse sprach der erste Bürgermeister Dr. Weiß bei einer Besichtigung der eingegangenen Entwürfe über den Wettbewerb für die Bebauung des Giulinischen ehemaligen Fabrikgeländes, das ein „Schandfleck" in der Stadt Ludwigshafen sei. Da eine gütliche Einigung mit dem Hauptbesitzer des Geländes nicht zustande gekommen ist, das Gelände einer würdigen Bestimmung zuzuführen, ist die Frage der Enteignung in den Vordergrund gerückt. Bei dem ausgeschriebenen Wettbewerb zur Bebauung dieses Geländes sollten zwei Gesichtspunkte berücksichtigt werden: Wohnbauten oder öffentliche Bauten würden für den Platz in Frage kommen. Die 24 eingegangenen Entwürfe stellten sich alle auf den Wohnungsbau ein. Der erste Preis wurde dem Entwurf des Architekten Karl Schuler-Ludwigshafen zugesprochen. Er will im Zentrum der Stadt auf diesem Platz ein monumentales Bauwerk schaffen, das über 200 Wohnungen enthält. Den zweiten Preis erhielt der Entwurf des Regierungsbaumeisters Schrade-Mannheim, dessen Entwurf eine große Markthalle mit Büroräumen, einen 33 m und 9 Stockwerke hohen Turm und 200 Wohnungen und 28 Läden vorsieht. Mit dem dritten Preis wurde der Entwurf des Ministerialrates von Perignon-Ludwigshafen ausgezeichnet, der 273 Wohnungen und 40 Läden schaffen will. Angekauft werden sollen ferner die Entwürfe des Architekten Karl Latteyer, Mitarbeiter Architekt Hans Schneider-Ludwigshafen, des Architekten Heinrich Scherrmann-Ludwigshafen und des Architekten Mörkel-Mannheim.

EIN PHANTASTISCHES BAUPROJEKT FÜR MOSKAU. Nach einer Mitteilung der „Iswestija" hat Kamenew, der Vorsitzende des Moskauer Sowjets, der Zentralregierung ein riesenhaftes Bauprojekt unterbreitet, dessen Kosten sich auf nicht weniger als auf 14 Millionen Goldrubel beziffern. Es handelt sich dabei um den Plan, mitten im Herzen der Stadt einen gewaltigen „Palast der Arbeit" aufzuführen, dessen zentrale Halle nicht weniger als 8000 Personen zu fassen vermag. Um diese Halle herum sind nach der Anordnung des Bauplans vier weitere, wenn auch kleinere Hallen vorgesehen. Der Turm des Gebäudes soll einer der höchsten, wenn nicht der höchste der Welt werden. Der ursprüngliche Plan ist von dem Präsidenten der Gesellschaft der Architekten, Schischusiew, entworfen worden. Die endgültigen Pläne sollen indessen aus einem internationalen Wettbewerb hervorgehen, zu dem die Architekten der ganzen Welt aufgerufen werden und für den ansehnliche Preise ausgesetzt sind. Um für das riesenhafte Gebäude, das eine Oberfläche von 216000 Quadratfuß bedecken wird, Raum zu schaffen, haben Arbeitslose bereits damit begonnen, das Continental-Hotel, das Restaurant Tentowa und sechs Häuserblocks niederzulegen. Die Bauunternehmer müssen sich verpflichten, mit dem Bau nicht später zu beginnen als im Frühjahr 1923.

ERFOLGE WIENER ARCHITEKTEN. Bei dem Wettbewerb für die Verbauung der Marine längs der Südfront des Diokletianischen Kaiserpalastes hat die Jury in Spalato von den drei zur Verteilung gelangenden Preisen zwei an Wiener Architekten verliehen. Den ersten Preis erhielt Oberbaurat Alfred Keller, den zweiten Preis ein Architekt aus Sarajewo und den dritten Preis Oberbaurat Professor Dr. Karl Holey. An dem Wettbewerb haben sich zahlreiche jugoslawische, reichsdeutsche, französische und Wiener Architekten beteiligt.

Bei einem Preisausschreiben der Barmer Kreditbank unter rheinischen Architekten zur Erlangung von Entwürfen für den Umbau des von der Bank käuflich erworbenen Hotels Vogeler in Barmen wurden vom Preisrichterkollegium vier gleiche Preise von je 20000 M für folgende Entwürfe zuerkannt: 1. Architekt Wehner, Düsseldorf 2. Geh. Baurat Prof. Wach und Dr. Sülterfuß, Düsseldorf, 3. Regierungsbaurat Roßkotten und Fr. A. Breuhaus, Köln, 4. Architekt Julius Beckmann, Barmen. Mit je 10000 M. wurden angekauft die Entwürfe von Architekt Böckler, Barmen, und Prof. Fahrenkamp, Düsseldorf. Jeder Architekt erhielt außerdem noch eine Vergütung von 10 000 M.

DER NEUE HAUPTBAHNHOF IN STUTTGART. In der Nacht vom Samstag zum Sonntag, von 21. auf den 22. Oktober hat sich in Stuttgart der Übergang des Personenverkehrs vom alten auf den neuen Hauptbahnhof vollzogen. Damit geht ein dringender Wunsch des reisenden Publikums in Erfüllung. Der neue Hauptbahnhof ist etwa 400 m in nordöstlicher Richtung vom alten entfernt und grenzt unmittelbar an die staatlichen Anlagen, die sich von Stuttgart nach Cannstatt hin ausdehnen. Das Empfangsgebäude ist nach Entwürfen der Architekten Bonatz und Scholer ausgeführt und gibt dem ganzen Stadtbild Stuttgarts sein Gepräge. Leider ist es nur zur Hälfte fertig, weil die Erstellung der anderen Hälfte erst möglich ist, wenn die Bahnhofsanlagen des alten Bahnhofs abgebaut sind. Dieser halbe Bau bedekt eine Fläche von 7100 qm mit einer Frontlänge von 97 m. Die Architektur des Gebäudes mit seiner fast puritanisch einfachen geraden Linienführung, mit dem wuchtigen Mauerwerk aus Sandsteinen und dem 58 m hohen, ganz quadratischen und ebenfalls gradlinigen Turm ist außerordentlich eindrucksvoll.

UMBAUUNG DES KÖLNER DOMS. Das Schulbeispiel verheerender Freilegung eines mittelalterlichen Domes, wie es seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts der Kölner Dom darstellt, kann jetzt verbessert werden. Als man damals die alten, an dem gotischen Bau klebenden Häuschen der Domfreiheit abriß, bedachte man nicht, daß der Dom nach seinem Ausbau nun auf einem leeren Platze dastehen würde wie ein Tafelaufsatz auf einem leeren Tisch. Seitdem hat man den Fehler allgemein längst erkannt, aber einen Verbesserungsversuch doch gescheut. Nun will die in diesem Jahre von der Kölner Stadtverwaltung und Handelskammer gegründete Kaufmannshaus-A.-G. im Mittelpunkte der Stadt zwischen Domchor und Rhein, unmittelbar an der Hohenzollernbrücke und dem Hauptbahnhof den für Köln notwendigen Neubau der Börse errichten. Leider hat die rapide wirtschaftliche Entwicklung, die den Neubau fordert, verhindert, die nun hier an der schwierigsten Stelle angeschnittene Frage der Domumbauung vorher in den wesentlichsten Grundzügen zu klären. Trotzdem hat der jetzt abgeschlossene Wettbewerb für das Kaufmannshaus, an dem sich eine Reihe der bedeutendsten deutschen Baukünstler beteiligten, auch für diese Frage interessante Anregungen gegeben. Der Wettbewerbsplan hatte vorgesehen, in dem am Domchor gelegenen Teil des Kaufmannshauses ein Hotel unterzubringen, um die Wirtschaftlichkeit des Börsenbaues zu steigern. Dagegen sollte die Rheinseite des Neubaues niedrig gehalten werden, aus stadtbaulichen Gründen. Peter Behrens hat in seinem Entwurf die Massen des Kaufmannshauses dem Dom gegenüber turmartig gesteigert, Paul Bonatz hat zwischen Chor und Kaufmannshaus einen niedrigen Hof gelegt, Poelzigs Entwurf stellt einen in gewaltigen Stufen gegliederten Bau vor dem Dom dar. Andere Entwürfe lassen den Domchor von dem vorliegenden Kaufmannshause zu hoch überschneiden und daher für das Stadtbild nur mehr in geringem Maße zur Geltung kommen. Wie das Preisgericht in seinem Urteil aussprach, ist ein ausführungsreifer Entwurf nicht zutage gekommen, wohl aber wertvolles Material und eine Übersicht, welche Persönlichkeiten für die Ausführung in Frage kommen. Das Programm für den Ausführungsentwurf soll stark umgearbeitet und daraufhin ein engerer Wettbewerb unter den sechs mit Preisen und Ankäufen ausgezeichneten Architekten ausgeschrieben werden. Dies sind Peter Behrens in Berlin, Herman Bestelmeyer in München, von Kölner Architekten Martin Elsässer, Müller-Erkelenz, Fritz Fuß und Theodor Willkens.

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseraten- :-: annahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen G. m. b. H. & Co., Wittenberg. :-:

JAHRG. XIX 1922 HEFT 7/8

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN

GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

INHALTSVERZEICHNIS:

Abb. 64. Bebauungsplan Azenberg südlich des Bismarckturms, Stuttgart.

STUTTGARTER STÄDTEBAU.

Von ADOLF MUESMANN, Oberbaurat a. D., ordentlicher Professor an der technischen Hochschule in Dresden.

Hierzu die Tafeln 25—27.

Unter den Hügel- und Bergstädten ist Stuttgart die bedeutendste Großstadt in Deutschland und wegen ihrer Lage eine der sehenswertesten Städte überhaupt. Eine solche Stadt bedarf einer ganz besonderen städtebaulichen Pflege. Ein Fehler im Bebauungsplan und in den Bauvorschriften rächt sich bei einer Hang- und Hügelstadt schon im äußeren Anblick ungleich mehr als in einer Stadt der Ebene. Denn von unzähligen Stellen aus überblickt das Auge ganze Stadtteile: vom Tal im Blick auf die Höhen, von den Höhen aus im Blick auf die Talstadt oder auf gegenüberliegende Höhen. Stuttgarter Städtebaufragen haben daher von jeher das größte Interesse in der eigenen Stadt wachgerufen und sind stets auch weit über die Stadt hinaus in Fachkreisen lebhaft erörtert worden.

Nicht immer hat über den baulichen Maßnahmen der Stadt in bezug auf ihre Stadterweiterung ein glücklicher Geist gewaltet. Die Bebauung eines Teils der Hänge, die nach schematischen, der Hügellage schlecht angepaßten Baulinienplänen und nach ungünstigen Bauvorschriften (hohe Häuser und 3 m Hausabstand) erfolgt ist, wird dauernd Ärgernis erregen. Theodor Fischer hat seinerzeit, als Oberbürgermeister von Gauß Stadtvorstand war, die ersten Vorschläge zur Besserung der Stuttgarter Bauweise gemacht. Manche seiner Vorschläge wurden befolgt, manche in der amtlichen Verarbeitung und in der Ausführung nachteilig verändert. 1914 berief der Stadtrat unter Führung seines Oberbürgermeisters Lautenschlager und des Bürgermeisters Sigloch einen erfahrenen Städtebauer in die Stadtverwal-

tung. Oberbaurat Adolf Muesmann, der nachmalige Düsseldorfer Beigeordnete, der jetzt den Lehrstuhl für Hochbau und Städtebau an der Technischen Hochschule in Dresden übernommen hat, hat dem Städtebau der großen Hang- und Hügelstadt die weiteren entscheidenden Wege zur Besserung gewiesen und in sechsjähriger Tätigkeit die Grundlagen zum heutigen Stuttgarter Städtebau gelegt. Eine gute Architektenschaft, geführt von der Technischen Hochschule, der Bonatz und späterhin auch Muesmann selbst nebenamtlich angehörten, war der Durchsetzung seiner Gedanken förderlich. Schon zeigen sich die Früchte dieser Tätigkeit. Denn Stuttgart ist eine Stadt, die heute, wie wenige Städte, eine rege Bautätigkeit hat. Während des Krieges wurde mit dem Bau umfangreicher Siedlungen begonnen, und nach dem Krieg schossen vornehme Landhäuser wie die Pilze aus der Erde, den Ring der Berge mit neuen Bauten schmückend. Stuttgart war eine begehrte Wohnstadt geworden. (Die gesicherten politischen und staatlichen Verhältnisse Württembergs tragen gewiß einen Teil zur Niederlassung begüterter Bevölkerungskreise in Stuttgart bei.)

Wir bringen heute einige Bebauungspläne von Stuttgart aus der Ära Muesmann. Über die einzelnen Pläne lassen wir den Verfasser selbst sprechen:

Der Besprechung der Entwürfe seien einige allgemeine Bemerkungen vorausgeschickt.

Der Stadtbau der Bergstädte ist in vielen Teilen ein anderer als der Stadtbau der Ebene. Regeln und Systeme aus der Ebene können nicht ohne weiteres auf Bergstädte übertragen werden. Von weit vielseitigeren Gesichtspunkten als in der Ebene müssen die baulichen Maßnahmen einer Bergstadt betrachtet werden. Die Besonderheit der Lage bestimmt das System. Was für die eine Lage als gut und zweckmäßig erkannt ist, kann für eine andere Lage nachteilig sein. Tal, Mulde, freier Hang und Höhenlage, sie alle erfordern in Verbindung mit Besonnung und Windrichtung, die Hänge wiederum je nach der Neigung des Geländes, verschiedene Behandlung. Dies gilt für die Straßenführung und Straßenbreite, für die Wahl der Bauweise, für den künstlerischen Maßstab und vieles andere. Darum ist auch der Entwurf am Modell für Bergorte weit wichtiger als für Orte der Ebene. In manchen Fällen ist sogar die Absteckung eines ganzen Straßenzuges oder die Absteckung von Gebäudeumrissen im Gelände Vorbedingung für die endgültige Entwurfsaufstellung.

Um nur Einiges herauszugreifen: die Trennung von Verkehrs- und Wohnstraßen ist für ein Hanggelände doppelt ökonomisches und baukünstlerisches Gesetz. Die Verkehrsstraßen führen schräg aufwärts. Im Gegensatz zur Stadt der Ebene haben sie vielfach große Umwege zu machen, um ihr Ziel zu erreichen. Zwischen ihnen sollen sich die Wohnstraßen in möglichst horizontaler Lage an den Hängen entlang ziehen. Der teuere Straßenbau erfordert äußerste Beschränkung in der Zahl und Breite der Verkehrsstraßen, wie äußerste Beschränkung an Straßenbreiten überhaupt. Die horizontal geführte Wohnstraße ermöglicht billigen Straßenbau. Die Anpassung der Straßen an das Gelände ist Grundbedingung. Dennoch darf sie nicht zu starken Unbequemlichkeiten im Verkehr und zu unschönen Straßenbildern führen.

Die Straßenlinie ist am Hang noch lange nicht Baulinie. Mehr als in der Ebenen muß die Bebauung unabhängig von der Straßenführung angeordnet werden. Wichtig ist für sie die Sonnenlage, wesentlich auch die horizontale Reihung am Hang. Die horizontale Lagerung ermöglicht billiges Bauen (geringe Erdbewegungen und Fundierungen) und ergibt ein schönes Stadtbild. Erleichtert wird dieses Ergebnis durch die horizontal geführte Straße und durch klar zusammengehaltene Gartenflächen. Schrägstraßen und Verbindungswege mögen sich unbebaut dazwischen schieben. Für die Ablesung der Hangformen und Bergumrisse gibt die Horizontalrichtung der Bebauung eindeutige Vergleichslinien.

Umfang und Art der Bebauung sind dabei sehr abhängig von der Neigung des Geländes. Je steiler der Hang, desto schwieriger wird der Anbau. Hier kann im Gegensatz zum ebenen Gelände die einseitig anbaubare Straße geradezu zum Typ werden, sobald der talseitige Anbau übermäßige Höhe und teuere Untergeschosse erfordert. Aber

Abb. 65. Bebauungsplan Azenberg, Stuttgart

Einzelhäuser im neuen Plan.

Abb. 66. Bebauungsplan für das freiwerdende Bahnhofsgelände, Stuttgart.

auch Gründe des Freihaltens der Aussicht können zum einseitigen Anbau bestimmen. Je steiler der Hang, desto mehr muß auch die Tiefe der Bauten beschränkt werden. Der ins Breite gedehnte Bau erhält den Vorrang. Hiermit eint sich das Streben, für möglichst viel Wohnräume schöne Aussicht zu gewinnen. Je steiler der Hang, desto weniger eignet er sich für die Bebauung mit Kleinwohnungen. Der steile Hang gibt erwünschte Gelegenheit zum Anbau vornehmer Landhäuser mit Gartenterrassen. Die Kleinwohnungen, insbesondere das Kleinhaus, muß auf die billiger zu bebauenden flachen Hänge und auf ebene Gelände verwiesen werden. Sehr steile Hänge läßt man unbebaut, ebenso wie sonnenarme Mulden. Sie sind die natürlichen, die Bebauung unterbrechenden Grünflächen.

Auf klare Bauweise, ruhig wirkende Bautypen ist bei der Bebauung der Berge besonderer Wert zu legen. Starke Verschiedenheit in den Bautypen — wesentlich mitbestimmend ist die Dachform! — ist in bewegtem Gelände noch unerträglicher als in der Ebene. In erhöhtem Maße gilt dies von der Randbebauung, die für die Silhouettenwirkung entscheidend ist.

Die Verteilung der unbebauten und bebauten Flächen, der Grünflächen, der aufgelockerten und verdichteten Bebauung, der Horizontalentwicklung der Baumassen und der Vertikalbetonungen muß mit der Absicht der Herausmodellierung des Geländes erfolgen. Die Steigerung des Charakteristischen ist das Ziel. Dem Hereinspielen der Natur, dem Herausarbeiten guter Fernsichten kommt dabei eine ebenso bedeutende Rolle zu wie der Aufstellung beherrschender Bauwerke. Feine Abwägung erfordert auch das Streben nach einem guten baulichen Maßstab für Berge und Hügel. Unvergleichlich starke Wirkungen können in einer Hang- und Hügelstadt durch geschickte Verteilung und Gestaltung der Baumassen erzielt werden.

Ein Fehler im Stadtbauplan, ein Fehler im Anbau hat in der Bergstadt viel weiter tragende wirtschaftliche und schönheitliche Folgen als in einer Stadt der Ebene. Der Generalbebauungsplan für eine Bergstadt muß sehr beweglich sein. Die Hauptaufgabe fällt eingehend durchgearbeiteten Einzel-Bebauungsplänen zu. Sie dürfen nicht zu frühzeitig, sondern sollen möglichst kurz vor beginnender Ausführung und Bebauung festgesetzt werden, damit Zeitauffassung und wechselnde Besitzverhältnisse nicht zu häufige Änderungen notwendig machen. Plan und Anbauvorschrift müssen der Bebauung ziemlich enge Grenzen ziehen, um im Gegensatz zu der bewegten Natur die erwünschte Ordnung in der Bebauung zu erzielen. Der Festlegung vorderer und hinterer Baulinien, das heißt, der Anordnung sogenannter „Baustreifen“, muß man sich daher im Hanggelände häufiger bedienen als in der Ebene. Zu ihnen tritt die Festlegung der Dachart, der Dachneigung, die Bestimmung von Vorgartenhöhe und Hauptgesimshöhe, zur Erhaltung schöner Aussicht auch die

Festlegung von Dachfirstgrenzen, ohne daß dabei verkümmerte Dächer zugelassen werden dürfen. Gleichzeitig müssen Dispense im Berggelände leichter möglich sein als in der Ebene. Denn zu verschiedenartig sind oft die Geländeverhältnisse. Der amtlichen Bauberatung fällt in Verbindung mit den Bebauungsplänen eine bedeutende Aufgabe zu. Am Ende soll ja jeder amtliche Plan und jede amtliche Vorschrift nur dazu da sein, Schlechteres zu verhüten und bei widerstreitenden Interessen die gemeinschaftliche Grundlage zu geben.

Die ersten guten Ansätze für eine neue Baugesinnung in dieser bedeutendsten Hang- und Hügelstadt Deutschlands gehen auf Theodor Fischer zurück. Die Stuttgarter Ortsbausatzung von 1919, die im wesentlichen schon 1914 im Entwurf fertig war, brachte gleichfalls gute Neuerungen. In meine weiteren Bemühungen um einen guten Stadtbau in Stuttgart gebe ich an Hand einiger typischer Einzelbebauungspläne Einblick.

Tafel 25. Gelände zwischen Bismarck-, Reinsburg-, Rotenwaldstraße.

Mit diesem Plan wurde eine neue Art der Stadtbauplanung eingeleitet. Das Gelände war Spekulationsgelände für Wohnbauzwecke, für Drei- bis Fünfzimmerwohnungen. Es gehörte verschiedenen Besitzern. Der alte Plan charakterisiert sich durch Einzelhausbebauung mit Häusern bis zu fünf Stockwerken und Bauwich von 3 m (von Haus zu Haus) — Teile der Randstraßen sind so bebaut —, später von drei Stockwerken und Bauwich von 5 m. Die Rückseiten der Häuser waren im Aufschließungsplan bis auf 10 m voneinander entfernt. Der Straßenbau hätte große Erdbewegung erfordert. Teuerer Anbau wäre die Folge gewesen.

Der neue Plan zeigt niedrige Bauweise mit drei und zwei Stockwerken. Er zeigt die Einführung des Reihenhauses unter Anwendung der hinteren Baulinie. Das Ergebnis ist die gleiche Zahl von Wohnungen wie nach dem alten Plan unter gleichzeitiger Erzielung gesunder Innenhöfe. Auf gute Sonnenlage für die Wohnungen ist Wert gelegt. Die Baumassen sind (annähernd) horizontal am Hang übereinander gelagert. Dieser schichtenförmige Stadtaufbau verbilligt — durch geringe Erdbewegungen — den Anbau und trägt zur Erzielung eines klaren Stadtbildes bei. Die Straßen sind in Führung und Breite dem Zweck einfacher, billiger Wohnstraßen angepaßt. Fußwege dienen als Abkürzungswege an Stelle teuerer Straßen.

Um die Bebauung zu ordnen, d. h. einigermaßen ruhige, einheitliche Straßenbilder zu erzielen, werden schematische Aufrißpläne eingeführt, in denen Vorgartenhöhe, Höhenlage des Hauptgesimses und die Dachneigung als bindend angegeben sind (in den rechtsgültigen Plänen eingeschrieben). Für den bevorzugten Teil am Leipziger Platz treten noch weitere Richtlinien, auch über Baustoffe, hinzu. Ich glaube, daß diese Art von Bauvorschriften 1915 zum erstenmal im deutschen Städtebau eingeführt wurde. (Siehe auch meine einleitenden Bemerkungen.)

Die einzelnen Grundstücke liegen für eine schöne und nach Geländelage und Sonnenrichtung vorteilhafte Bebauung ungünstig und müssen umgelegt werden. Eine freiwillige Umlegung war nicht zu erzielen. Dies gab der Stadtgemeinde Anlaß zu einer Eingabe an die Regierung zwecks Erlaß eines allgemeinen Grundstücksumlegungsgesetzes für Württemberg.

Tafel 26 und Abb. 66.

Auch der neue Plan für die Bebauung des frei werdenden Bahnhofsgeländes, eines Geländes, das für Hotels und Geschäftshäuser nutzbar gemacht werden soll, bedient sich solcher Anbauvorschriften. Für die bevorzugten Teile (Bahnhofsvorplatz und Königstraße) ist hier noch ein besonderes Schaubild nach Entwürfen der Erbauer des Bahnhofempfangsgebäudes, Prof. P. Bonatz und F. E. Scholer, aufgestellt. Dieses Schaubild soll für die Gestaltung der Fassaden die allgemeine Grundnote geben. So sagt es z. B., daß in Gegensatz zu der Vertikalgliederung in den Wänden des Bahnhofsempfangsgebäudes die Horizontalgliederung der gegenüberliegenden Gebäudewände treten soll. Es gibt kein starres System, wie z. B. die Vorschriften für die Fassaden am Karlsruher Bahnhofsvorplatz, wo selbst Einzelheiten, wie Fenstermaße und Profile, vorgeschrieben waren, sondern nur Richtung.

Zum Baulinienplan ist zu sagen: Der alte Plan hatte in der ersten Fassung des Bahnhofsempfangsgebäudes eine andere Verkehrsgestaltung zur Grundlage. Ein Vorschlag Th. Fischers war in der amtlichen Behandlung erheblich verändert worden. Der neue Plan ist in der Straßenführung auf die heutigen Hauptein- und -ausgänge zum Bahnhof zugeschnitten. Er zeigt einfache, strenge Gestaltung. Rechteckige Baublöcke kommen der Schaffung klarer Hotel- und Geschäftshausgrundrisse entgegen. Vorschläge ähnlicher, einfacher Gestaltung wurden damals in Stuttgart von mehreren Seiten gemacht. Erwähnt sei aber in diesem Plan noch besonders die Anordnung einer Unteraufteilungsstraße mit innenhofartigen Erweiterungen. Diese Innenhöfe werden in ihrer Aufeinanderfolge, in ihrer Querlagerung zum Bahnhofsplatz, in ihrem Größenunterschied und im Unterschied der räumlichen Geschlossenheit zu diesem gute Raumgegensätze geben und die besondere Wirkung des Bahnhofplatzes erhöhen. Fußgänger werden diese Straße mit ihren Innenplätzen, schon als Abkürzungsweg gerne durchqueren.

Tafel 27 und Abb. 65 zeigt einen Plan für eines der schönsten Hang- und Höhengebiete Stuttgarts, die Gegend in der Nähe des Bismarckturms, des Azenbergs, der Feuerbacher Heide und des Weißenhofs. Die Gegend vom Bismarckturm, nach der Talstadt zu, ist ein Südhang, früher Weinberglage, besonders gesucht für gute Landhäuser.

Der zu Recht bestehende Baulinienplan litt an der Übertreibung eines an sich gesunden Grundsatzes, der Anpassung der Straßen- und Baulinien an das Gelände. Jede kleinste Geländewelle ist peinlich verfolgt, und so sind Straßen mit ständig wechselnden kleinen Kurven entstanden, an denen schlecht zu bauen ist. Selbst eine Verkehrsstraße wie die Lenzhalde ist in dieser Form geplant und leider ausgeführt, dazu litt der Plan an einer übermäßigen Bevorzugung von Schrägstraßen. Der Anbau an diesen Straßen ist teuer (einseitig hohe Fundierungen bez. Terrassen). Auch erzeugen die Schrägstraßen in Verbindung mit der ihnen folgenden Bebauung ein unklares Gesamtstadtbild. In der Anordnung der Bebauung vermißt man im alten Stadtbauplan die Betonung der Geländeeigenart.

Der neue Plan arbeitet im wesentlichen mit horizontal geführten Straßen und horizontal dem Hang nach aufgeschichteten Baureihen. Nur Verkehrsstraßen sind Schrägstraßen und diese sind auf eine Mindestzahl beschränkt. Bei den Schrägstraßen sind die Straßen- und Baulinien vielfach unabhängig voneinander geführt — für die Bebauung war

immer die günstigste Lage im Gelände und gute Sonnenlage maßgebend —, teilweise sind sogar Schrägstraßen unbebaut. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Plan die Durchführung einer horizontalen Promenade- und Aussichtsstraße an dem konkav zur Talstadt sich bewegenden Südhang (auf 900 m Länge freie Aussicht).

In der Bebauung wird das wenig tiefe, längliche Einzel- und Gruppenhaus mit Erd- und Obergeschoß und mit einer Dachneigung von 40° begünstigt, eine Hausform, die sich der Geländeform gut einfügt. Es war mir darum zu tun, in diesem wie in anderen Bebauungsplänen (siehe auch die vorher genannten) für die Stuttgarter Hänge dem gelagerten, länglichen Bautyp den Vorrang gegenüber dem schmalen in die Höhe und in die Tiefe getriebenen Bau zu verschaffen. „Baustreifen" sollen Ordnung in den Anbau des Geländes bringen und zusammenhängende Grünflächen, die gleichzeitig ungestörte Gartenflächen sind, sichern.

Im übrigen ist in der Anordnung der Bebauung das Charakteristische des Geländes zu steigern versucht. So bewegt sich von der Aussichtsstraße aus über eine Geländeschwellung eine stufenförmig geführte Bebauung nach dem Bismarckturm zu, der damit gleichzeitig im Gelände verankert wird. So ist der Gähkopf, eine scharfe Geländenase, für stark wirkende geschlossene Bebauung (möglichst mit einem Kirchenbau) bestimmt. So soll auf dem großen flachen Höhengebiet des Weißenhofs, das steil nach dem Tal zu abfällt, eine große geschlossene Baumasse als Stadtkrone erstehen.

Wie diese Stadtkrone aussehen kann, zeigen Abb. 64 u. 67. Es ist ein Vorschlag, der gemacht wurde, als die Reichsversicherungsanstalt für Angestellte eine Stadt suchte, in der sie ihren Neubau in würdiger Weise errichten konnte. (Sie baut jetzt in Berlin.) Ein siebenstöckiger Hauptbau mit dreigeschossigen Flügelbauten, die den Übergang zu der niedrigen Wohnhausbebauung der Umgebung bilden, bekrönt einen steil abfallenden, durch Steinbrüche in seiner Wirkung schon verstärkten Berghang. Oder umgekehrt: Die starke Wirkung des durch Steinbrüche gesteigerten scharf abfallenden Geländes wird durch die geplanten Baumassen noch gesteigert. Dieser Berghang ist ein Ausläufer des großen, um Stuttgart liegenden Bergkranzes. Er tritt bei der Einfahrt nach dem inneren Stuttgart, auch von der Bahn her gesehen, stark in die Erscheinung. Er wie die gegenüberliegende Uhlandshöhe müssen einmal beherrschende Bauwerke erhalten. Gleichsam als Wächter des Eingangs zu dem im Kessel liegenden Stuttgart würden sie dieser Stadt einen gewaltigen Eindruck verleihen. Mag dann der anschließende Kriegsberg auch mit einem weniger bedeutenden Bauwerk bekrönt werden, die große Wirkung ist gesichert.

Diese Beispiele mögen aus den amtlich festgesetzten oder öffentlich bekannt gewordenen als Belege zu meinen allgemeinen Bemerkungen herausgegriffen sein. Es war mir vergönnt, verschiedene andere Einzelbebauungspläne zur Festsetzung zu bringen oder zu Generalbearbeitungen die Grundlagen zu geben. Die nähere Durchführung und Bekanntmachung dieser Arbeiten erfolgt nach fortschreitendem Bedürfnis. Die Zeit und das jeweilige Bedürfnis werden dabei wohl manche erste Arbeit in anderer Form erstehen lassen. Aber ich habe das Vertrauen zur heutigen Stadtverwaltung und zu dem Amt, das ich einrichten durfte, daß eine gewisse stetige, auf den ersten Grundlagen aufbauende Entwicklung ermöglicht wird. Zu meiner Zeit waren es hauptsächlich — zum Teil Beamte der Stadt, zum Teil neue und nur vorübergehend eingestellte Kräfte — die Architekten Otto, Ströbel, Döcker, Frese, Wetzel, Keuerleber, Bayer und die Geometer Schmelz, Baumeister, Raff, Mahler u. a., die an den Arbeiten der Stadtbauplanung und der Baupflege, und Becker und Dietrich, die an den dazugehörigen Modellarbeiten beteiligt waren. Otto ist inzwischen Vorstand des Stadterweiterungsamtes geworden.

Abb. 67. Bebauungsplan Azenberg südlich des Bismarckturms, Stuttgart.

UNTERSUCHUNGEN ÜBER EINE FREIE, NEUZEITLICHE BEBAUUNG IM VERGLEICHE ZU DER BISHER ÜBLICHEN IN GRÖSSEREN STÄDTEN.

Von Dipl.-Ing. KARL GEISSLER, Stadtbauamtmann und ERNST NAGEL, Stadtbaumeister, München. Hierzu die Tafeln 28 u. 29.

Zur Linderung der großen Wohnungsnot müssen jetzt und noch auf Jahre hinaus Allgemeinmittel in gewaltiger Höhe bereitgestellt werden. Ein beträchtlicher Teil der Mittel wird für die Errichtung von Eigenhaus-Kleinsiedlungen beansprucht. Soweit größere Städte in Frage kommen, hat der Wunsch nach einem Eigenheim meist zwei Ursachen: erstens das Bestreben, auf eigener Scholle durch Anbau von Gartenfrüchten usw., sowie durch Kleintierzucht die Kosten der Lebenshaltung zu verringern und zweitens durch die Flucht aus dem Häusermeer der Mietkasernen

und ihren genügend bekannten Nachteilen bessernd auf die Gesundheit der Familie einzuwirken. Der zweite, idealere Grund ist oft ausschlaggebend; denn viele Siedler wissen, daß die wirtschaftlichen Vorteile nicht überschätzt werden dürfen angesichts der erhöhten Ausgaben für den Unterhalt usw. des Anwesens und der hohen Aufwendungen der Straßenbahn- bzw. Eisenbahnfahrten. Aber auch aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen müssen alle Bestrebungen usw. auf dem Gebiete der Heimstätten-Siedlungen auf das nachdrücklichste unterstützt werden.

In größerem Umfange werden allerdings solche Siedlungen, weitab vom Stadtzentrum, in den meisten größeren Städten zur Zeit nur dann entstehen bzw. gefördert werden können, wenn sich die Siedler zunächst mit den einfachsten Verhältnissen bescheiden, d. h. vorerst auf die Anlage richtig hergestellter Straßen, auf Wasser- und Lichtversorgung, Kanalisation, Verkehrseinrichtungen, Schulen usw. verzichten. Die Städte werden bei dem finanziellen Elend noch auf Jahre hinaus kaum immer in der Lage sein, diese Einrichtungen auf die Außensiedlungen auszudehnen. Auch in Industriestädten mit zahlreicher Bevölkerung und dabei einem kleinen Stadtgebiet ist das Entstehen größerer Siedlungsanlagen ebenfalls kaum möglich.

Diese hemmenden Gründe und natürlich noch eine Anzahl anderer werden zur Folge haben, daß die Wohltat der eigenen Heimstätte auch in Zukunft nur einem verhältnismäßig kleinen Teil der Bevölkerung zugute kommt. Der übergroße Teil wird nach wie vor an das Häusermeer der Stadt gekettet bleiben.

Aus diesen Erwägungen heraus erwächst der Gedanke zu untersuchen, ob das bisherige, an- und ineinander geschachtelte Miethaussystem der größeren Städte nicht eine solche Gestaltung erhalten kann, daß die Ursachen der berechtigten Klagen wenigstens zum Teil beseitigt werden, daß also das Wohnen in diesen Häusern bzw. Baublökken angenehmer und hygienisch einwandfreier wird, ohne daß dadurch die Mieten erheblich erhöht werden müßten. Zuzugeben ist, daß bereits verschiedentlich Verbesserungen geschaffen wurden, so z. B. durch Bildung großer Innenhöfe bei Genossenschafts-Siedlungen; ferner durch Festsetzung rückwärtiger Baufluchten für Baublöcke in bevorzugten Gebieten usw. Eine grundlegende, allgemein wirkende Besserung ist nach der Anschauung der Verfasser aber nur dann zu erwarten, wenn hauptsächlich die zur Zeit geltenden Bestimmungen über Abstände zwischen Gebäuden und Grenzen eine bedeutende Verschärfung erfahren. Die Vorschriften hierüber sowie über Gebäudehöhen, Hofräume usw. sind natürlich in den einzelnen Städten unterschiedlich. Im wesentlichen lassen sie sich aber auf folgende, ziemlich überall zutreffende Formen bringen:

a) Gebäudehöhen und Stockwerkzahl: Größte Höhe an der Straße gleich der vorliegenden Straßenbreite, Höchstzahl der Geschosse gleich 5 (einschl. Erdgeschoß). Rückgebäude meist 1 Geschoß weniger.

b) Abstände: Gebäude jeder Art unter sich, Abstand gleich mittlere Höhe. Abstände zwischen Flügelbauten oft weit unter 10 m. Vereinbarungen der Nachbarn über Austeilung der gemeinsamen Abstände statthaft. Anbauen an die Grenzen erlaubt.

c) Hofräume: Bei Eckgrundstücken $^1/_5$ bis $^1/_6$, sonst $^1/_3$ der Fläche hinter den Baulinien.

Diese Bestimmungen wirken sich natürlich dann am unhygienischsten aus, wenn es sich um große, tiefe Anwesen handelt, und wenn insbesondere durch die Rücksichtslosigkeit der Grundstückbesitzer untereinander Vereinbarungen, die ein Zusammenlegen der Höfe zulassen würden, nicht zustande kommen. Meist baut jeder so, wie es die Bauordnung ihm erlaubt; er erstrebt und erreicht womöglich darüber hinaus noch Erleichterungen und kümmert sich nicht darum, ob er dem Nachbarn Licht und Luft verbaut. Bei einigermaßen gutem Willen könnten gar manche Scheußlichkeiten vermieden werden. Beachtet muß ferner werden, daß selbst dort, wo ein Lichteinfall von 45^0, also Abstand gleich Gebäudehöhe (H) verlangt wird, der Lichteinfall oft durch größere Dachaufbauten, Erker usw. wieder geschmälert wird. Durch die oben erwähnten, zu verlangenden bedeutenden Verschärfungen, d. h. Vergrößerungen der Abstände ergeben sich für das Innere der Baublöcke in hygienischer Hinsicht die Vorteile der Verkleinerung der überbauten Flächen, der Schaffung größerer und besserer Höfe und des guten Lichteinfalles. Wie die Vorteile für die Straßenfrontwohnungen zu erreichen sind, wird später besprochen.

Die Verfasser haben nun überlegt und untersucht, wie weit die Beschränkungen gehen müßten, um die ins Auge gefaßten hygienischen Verbesserungen zu erzielen, und andererseits, welche Gegenleistungen den Grundbesitzern zu gewähren sind, damit die Wirtschaftlichkeit der Anwesen gegenüber dem bisherigen Zustande möglichst wenig verändert wird. Die Überlegungen führen zu folgenden Richtpunkten. Als genügend großer Abstand zwischen Gebäuden jeder Art des eigenen Grundstückes kann ein solcher von $^4/_3$ H des größeren Gebäudes oder H gleich $^3/_4$ Abstand genommen werden. Dabei wäre ein Lichteinfall von 36^0 gesichert. Der Abstand von $^4/_3$ H muß unter allen Umständen auch für die Flügelbauten der Vordergebäude gelten; denn der wirklich unerträgliche Zustand der nahe gegeneinander gestellten Flügel — der größte Mißstand wohl aller jetzigen Bauordnungen — muß verschwinden. Im Innern der Baublöcke sollen möglichst große Innenhöfe entstehen; deshalb müßte das Anbauen an die Seiten- und rückwärtigen Grenzen für Rückgebäude ausgeschlossen sein. Außerdem müßte als Abstand von diesen Grenzen H gelten. Wo sich also 2 Rückgebäude von gleicher Höhe beiderseits der Grenzen gegenüberstehen, würde der Abstand derselben unter sich 2 H betragen. Die Wirkung dieser für Grenzabstände noch verschärften Bestimmung wäre, daß die Errichtung von Seiten- und Rückgebäuden überhaupt nur noch bei sehr breiten und tiefen Bauplätzen möglich ist.

Die Gegenleistung für die vorstehend skizzierten Beschränkungen kann natürlich nur in einem Zugeständnis für die Höhenentwicklung der Gebäude bestehen. Letzterer kann ohne weiteres zugebilligt werden, wenn der gewollte Lichteinfall von 36^0 und die anderen Forderungen erfüllt bleiben. Es ist doch genau das gleiche, ob z. B. ein 15 m hohes Haus von einem andern mit $^4/_3$ H gleich 20 m Abstand errichtet wird, oder ob ein 30 m hohes Haus 40 m, oder ein 45 m hohes Haus 60 m Abstand einhält. Deshalb dürfte es keinem Bedenken begegnen, überall dort, wo es die Größe des Grundstückes gestattet, dem Grundbesitzer vollständige Freiheit in der Höhengestaltung zu gewähren. Ebenso wie für Gebäude im Innern der Blöcke, kann dieses Prinzip auch für die Gebäude an der Straßenfluchtlinie Anwendung finden.

Hier werden die beiden gegenüberliegenden Baufluchten wie Gebäude des gleichen Grundstückes zu betrachten sein, d. h. es darf nur mit ³/₄ der Entfernung als Höhe gebaut werden. Will der Grundbesitzer ein höheres Haus als zulässig errichten, so sollte ihm gestattet sein, von der Baulinie entsprechend abzurücken, vorausgesetzt, daß rückwärts die notwendigen Abstände gewahrt bleiben. Das Abrücken darf aber in der geschlossenen Bauweise nur erfolgen, wenn der Nachbar mit abrückt; andernfalls müßte 7 m vor der Nachbargrenze mit dem Gebäude wieder an die Baufluchtlinie vorgegangen werden bzw. diese wieder erreicht sein. Im letzteren Falle entsteht rückwärts zwischen dem zurückgestellten Teil des Hauses und der seitlichen Grenze ein 7 m breiter Zwischenraum, der nicht tiefer als höchstens 15—16 m (Haustiefe) sein darf. Darüber hinaus hätte wieder der volle Abstand gleich H zu gelten. Der Raum zwischen der Baufluchtlinie und dem zurückgestellten Haus bleibt selbstverständlich im Eigentum des Grundstückbesitzers und kann gärtnerisch ausgestaltet werden oder für andere Zwecke (Kaffeebetrieb usw.) Verwendung finden. Für die zurückgestellten Häuser liegt auch ein besonderer Vorteil noch darin, daß sie dem Straßenverkehr etwas entrückt sind.

Die vorstehend skizzierten Hauptregeln sind für die geschlossene Bauweise gedacht; sie gelten natürlich auch für die offene Bauweise, für welche nur noch hinsichtlich Festsetzung von Pavillon-Zwischenräumen einige kleinere Ergänzungen notwendig wären. Kleinere, weniger wichtige Zusatzregeln für beide Bauarten können hier außer Betracht bleiben.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen wollen wir die skizzierte Bebauung, weil sie trotz der starken Beschränkungen doch viel freien Spielraum läßt, als „freie", neuzeitliche Bebauung bezeichnen, im Gegensatz zu der bisher üblichen. Ihre Hauptregeln lassen sich wie folgt kurz skizzieren:

1. Gebäudehöhen und Stockwerkszahl: im allgemeinen unbeschränkt; Gebäudehöhe aber nicht größer als ³/₄ des Abstandes von der gegenüberliegenden Baufluchtlinie oder von anderen Gebäuden des eigenen Grundstückes. Zur Gewinnung größerer Höhen kann von den Baufluchtlinien abgerückt werden.
2. Abstände von seitlichen und rückwärtigen Nachbargrenzen gleich Gebäudehöhe. Anbauen nur bei den Vordergebäuden zulässig.
3. Hofräume: Bei Anwendung der Regeln 1 und 2 sind besondere Vorschriften entbehrlich.

Eine nach diesen Hauptregeln entstehende Bauweise wäre vom sozial-ethischen Gesichtspunkte aus nur zu begrüßen; denn durch den fast vollständigen Wegfall von Rückgebäuden und Flügelbauten gäbe es nur noch gleichwertige Wohnungen. Ferner werden in sozial-wirtschaftlicher Hinsicht trotz der Beschränkung die größtmöglichste Ausnutzung des Grundstückes erreicht und in hygienischer Beziehung vorzügliche Verhältnisse geschaffen. Der Grundbesitzer wird außerdem rechtlich frei und unabhängig vom Nachbarn. Künstlerische Grundsätze werden nicht verletzt, sie dürften übrigens erst in zweiter Linie berücksichtigt werden. Einem guten Architekten wird die neue Bauweise in gestaltender Hinsicht keine Schwierigkeiten bieten, im Gegenteil seiner künstlerischen Phantasie weiten Spielraum lassen.

Nun zu den Untersuchungen selbst.

Zunächst wurde ein Baufluchtlinienplan (Taf. 28, Blatt 1) für ein größeres Gelände von ca. 80 ha entworfen. Die darin angenommenen Grenzen kommen in der gleichen Form vielfach vor. Die Straßen- und Platzbildungen unter Einlegung von Grünflächen entsprechen den üblichen Normen bzw. städtebaulichen und Verkehrsanforderungen. Die Straßenführungen bzw. Platzformen haben sich hauptsächlich auch durch die gleichmäßige Heranziehung aller Grundbesitzer zur Abtretung zu den Grünflächen im Baulinienplan mit ergeben. Die Verkehrsflächen nehmen 26,4% des gesamten Gebietes ein; auf die Baublockflächen entfallen 67,4%, auf die Grünflächen 6,2%. Unberücksichtigt blieben bei der Gestaltung des Planes Plätze für öffentliche Zwecke, Industrieanlagen usw. sowie größere Sportplätze. Das durfte geschehen, weil es sich bei der Untersuchung nur um die Errechnung der Wohn- (Nutz-) Flächen, der auf einem bestimmten Gebiete möglichen Baumassen und der zweckmäßigen Anordnung bzw. Gestaltung der letzteren handelt. Die Größe des Gebietes ist absichtlich so umfangreich gewählt worden, weil dabei alle denkbaren Ausnutzungsmöglichkeiten auftreten und daher die rechnerischen Ergebnisse zutreffender werden.

Unter genauer Beachtung der für die „freie" Bebauung aufgestellten Hauptregeln wurde dann für dieses Gelände nach Regulierung verschiedener Grenzen ein Projekt A entworfen, das auf Tafel 28, Blatt 2 die Bebauung im Grundriß und auf Tafel 29, Blatt 3 eine Vogelschau zeigt. Dem Projekte liegt die geschlossene Bauweise zugrunde, die gegenüber der offenen die größere bauliche Ausnutzung gestattet, außerdem wurde das zur Verfügung stehende Gelände in der skizzierten Höhenentwicklung vollständig ausgenutzt. Die größten, aber, wie die Vogelschau zeigt, nur vereinzelt auftretenden Höhen ergeben sich durch einige 13geschossige Häuser. Doch darüber später.

Den verschiedenen Abständen bzw. Bauplatzgrößen, sowie dem Gedanken der neuen Bauweise an sich entsprechend, wechseln natürlich die Höhen der Häuser sehr oft. Dadurch entstehen Kontraste, die eine große Abwechslung bieten und für künstlerische Gestaltungen besonders geeignet erscheinen. Die teilweise an den Plätzen oder als Straßenabschlüsse sich markierenden größeren Häuser dürften im Straßenbild wohltuende Ruhepunkte für das Auge bilden und in städtebaulicher Hinsicht reizvolle, malerische, zum Teil aber auch monumentale Wirkungen erwarten lassen. Wo an den Stirnseiten der Häuser verschiedene Höhen zusammentreffen, ist immer der niedrigere First 7 m in das höhere Haus fortgesetzt und erst von hier aus die höhere Stirnmauer mit Fenstern hochgeführt worden. Zur Erzielung guter Bebauungen war die Anlage verschiedener Sack- und Privatstraßen in einigen Baublöcken zweckmäßig. Für gewerbliche Zwecke sind in einigen Baublöcken an den Hauptstraßen vereinzelt ein- bis zweigeschossige, quer durchlüftbare Flügelbauten vorgesehen.

In der Hauptsache ist das gewollte Ziel, d. i. die hygienische Verbesserung der Bauanlagen durch Beschränkung der Überbauungsflächen und Schaffung großer freier Innenhöfe, die in der angedeuteten Form auch gärtnerisch angelegt werden können, erreicht worden. Sowohl der Grundriß als auch die Vogelschau lassen diese Vorteile auf den ersten Blick vollständig erkennen.

In großen Zügen ist damit das Projekt A geschildert, bei dem, wie schon erwähnt, das Höchstmaß der Ausnut-

zung angenommen wurde. Bei der freien Bauart sind selbstverständlich auch noch andere Variationen in der Massenverteilung denkbar; eine wesentliche Verschiedenheit in der Ausnutzungsmöglichkeit wird aber nicht eintreten.

Zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Projektes A war es nun notwendig, für das gleiche Gelände ein Bebauungsprojekt nach den jetzt geltenden Bestimmungen zu fertigen und dann beide in Vergleich zu stellen. Hierbei leitete die Verfasser der folgende Gedanke. Gegenüber einer bisher üblichen Bebauung, bei welcher durch die gegenseitigen Rücksichtslosigkeiten der Nachbarn die geschilderten Mißstände entstehen, ist die neue Bauweise überhaupt schon ohne weiteres als die bessere zu bezeichnen. Es muß deshalb ein Projekt gegenübergestellt werden, welches alle bisherigen Fehler möglichst vermeidet, so daß es gewissermaßen das Beste darstellt, was mit den bisherigen Vorschriften erreicht werden kann. Ergibt dann die Durchrechnung der beiden Projekte in wirtschaftlicher Beziehung keinen wesentlichen Unterschied, dann ist die neue Bauweise mit ihren hochzuwertenden hygienischen Vorteilen unbedingt vorzuziehen.

So entstand dann das Projekt B (Taf. 29, Blatt 4). Das Gelände ist hierbei nach den Regeln a—c restlos ausgeschlachtet. Für alle Gebäude wurde ein Mittel-Typ von 4 Geschossen (Erdgeschoß und 3 Obergeschosse ohne Dachgeschoßausbau oder Erdgeschoß und 2 Obergeschosse mit vollem Dachgeschoßausbau) angenommen; für ca. 2% der Gesamtüberbauung ergaben sich wegen zu geringer Abstände usw. nur

Projekt A: Freie, neuzeitliche Bebauung. Tabelle 2.

Zusammenstellung

der Größen, Überbauungen, Baukubus und Wohn- (Nutz-) Flächen der Baublöcke.

Baublock		Davon werden überbaut	Sind Prozent der Blockgröße	Baukubus		Wohn- (Nutz-) Flächen	
Nr.	Größe			über Terrain	vom Kellerfußboden bis Hauptgesims	Brutto	Netto
	qm	qm		cbm	cbm	qm	qm
1	8305	3952	47,6	92619	106006	28896	21418
2	9920	3816	38,5	85284	97380	26520	19723
3	5150	3149	61,1	39818	43687	11698	9159
4	2795	1616	57,8	27336	30702	8304	6388
5	6730	3545	52,7	56621	63347	17101	12888
6	20550	10961	53,3	168029	187779	50529	38790
7	22310	12420	55,7	182536	203286	54612	41838
8	19270	8981	46,6	184508	209733	57012	42579
9	21885	9533	43,6	186353	211231	57351	43138
10	12340	6349	51,5	125474	142315	38650	28714
11	3470	2272	65,5	31488	34852	9360	7334
12	17165	7024	40,9	177000	203268	55488	40682
13	8415	4304	51,1	79704	90039	24416	18523
14	7300	3660	50,1	68574	77531	21028	15843
15	17795	8616	48,4	169260	191911	52112	39465
16	15590	9734	62,4	181743	205490	55714	41087
17	19300	5517	28,6	163685	189248	51803	37083
18	10480	5416	51,9	96180	108475	29352	22304
19	14915	7226	48,4	140985	159788	43382	32665
20	48525	19576	40,2	452604	517797	141080	104883
21	11945	5330	45,4	83325	93493	25110	19134
22	8705	4388	50,4	74802	84511	22740	17145
23	7610	3612	47,5	63414	71401	19332	14786
24	8320	3728	44,8	59688	66779	18032	13933
25	43655	20659	47,3	391051	442405	120021	90737
26	19070	8715	45,7	146483	164608	44470	33498
27	45085	17944	39,8	329612	372826	100895	76275
28	23315	11165	47,8	204622	231033	62625	46742
29	2785	1329	47,7	21302	23834	6436	4984
30	6605	2670	40,4	57165	65127	17720	13295
31	7850	3284	41,8	79122	90677	24732	18012
32	16305	9168	56,2	185016	210200	57088	42476
33	23935	9127	38,1	227072	260932	71127	51882
34	6275	1931	30,8	35942	40619	11015	8265
35	1120	832	74,3	10140	11086	2964	2353
	524590	241549	46,0	4678557	5303396	1438715	1078021 = 74,9% der Brutto-Wohnfl.

Mittlere Bauhöhe $\frac{4678557}{241549}$ = ca. 19,4 m = 6 Geschosse (Erdgeschosse und 5 Obergeschosse).

Durchfahrten = 3416 qm = 1,41% der überbauten Flächen.

E. Nagel.

Projekt B: Bisher übliche Bebauung. Tabelle 8.

Zusammenstellung

der Größen, Überbauungen, Baukubus und Wohn- (Nutz-) Flächen der Baublöcke.

Baublock		Davon werden überbaut	Sind Prozent der Blockgröße	Baukubus		Wohn- (Nutz-) Flächen	
Nr.	Größe			über Terrain	vom Kellerfußboden bis Hauptgesims	Brutto	Netto
	qm	qm		cbm	cbm	qm	qm
1	8305	5558	66,9	75033	82814	22232	17248
2	9920	6665	67,2	90038	99309	26660	20746
3	5150	3630	70,4	47431	52198	13995	10892
4	2795	1838	65,8	24813	27386	7352	5718
5	6730	4629	68,8	60113	66117	17723	13800
6	20550	14034	68,3	189459	209107	56136	43537
7	22310	14502	65,0	195777	216080	58008	45061
8	19270	12861	66,7	173624	191629	51444	39921
9	21885	14879	68,0	200867	221697	59516	56163
10	12340	8454	68,4	109644	120583	32321	24948
11	3470	2625	75,6	34313	37763	10125	7920
12	17165	11402	66,5	151677	167190	44858	32965
13	8415	5884	69,9	77544	85404	22906	17851
14	7300	5018	68,7	67743	74768	20072	15677
15	17795	12309	69,2	164507	181402	48671	37890
16	15590	10670	68,4	142180	156740	42057	33703
17	19300	13257	68,7	176933	195085	52349	40521
18	10480	7384	70,5	96898	106678	28607	22313
19	14915	10212	68,5	137962	152158	40848	31640
20	48525	33697	69,5	454909	502085	134788	104188
21	11745	8168	69,5	110268	121703	32672	25406
22	8705	5950	68,4	80325	88655	23800	18442
23	7610	5263	69,2	67766	74487	19957	15574
24	8320	5796	69,6	74916	82364	22074	17247
25	43655	29037	66,5	392000	432651	116148	89867
26	19070	12543	65,8	169331	186891	50172	39051
27	45085	29942	66,4	404217	446136	119768	92838
28	23315	15707	67,4	212045	234034	62828	48464
29	2785	1997	71,7	26950	29755	7988	6221
30	6605	4802	72,7	64827	71550	19208	14904
31	7850	5082	64,8	68607	75722	20328	15744
32	16305	11637	71,4	157100	173391	46548	36008
33	23935	16227	67,8	219065	241782	64908	50332
34	6275	4282	68,2	57807	63802	17128	13261
35	1120	852	76,1	11502	12690	3408	2692
	524590	356793*)	68,0	4788191	5281806	1417603	1098753 = 77,5% der Brutto-Wohnfl.

*) Hiervon 347234 = 97,33% mit 4 Geschossen,
9559 = 2,67% mit 3 Geschossen.

Durchfahrten = 20484 qm = 5,75% der überbauten Flächen.

E. Nagel.

dreigeschossige Häuser. Dem Zusammenlegen der Höfe wurde in weitestem Maße Rechnung getragen. Wo es nur immer möglich war, erhielten die Flügelbauten und Rückgebäude Querlüftungen, d. h. sie wurden in die Mitte der Bauplätze gelegt; außerdem wurden sie möglichst in der Nord-Südrichtung angeordnet. In Wirklichkeit entsteht natürlich selten eine solche Bebauung wie die gezeichnete, wenigstens nicht in dem großen Umfange. Bei einem Vergleich der beiden Projekte zeigt sich, daß trotz der Beachtung der letzterwähnten Punkte das Projekt B immer noch recht weit hinter A zurückbleibt. Wohl zeigt es zusammenhängende Höfe, wenn auch in kleinerer Form; dennoch erscheint das Projekt A als das bessere; denn es hat fast nur Randbebauungen.

Die Durchrechnung der beiden Projekte erfolgte in genauester Weise, soweit es tausendteilige Pläne zulassen. Das Ergebnis zeigen die 12 Tabellen (wovon hier nur die 5 wichtigsten abgedruckt sind. D. Schriftltg.) und eine graphische Darstellung (Abb. 68). Bei den Berechnungen, deren Grundwerte in Tabelle 1 zusammengestellt sind, wurden hinsichtlich der Preise Vorkriegsverhältnisse, als Stockwerkshöhen 3 m, für die Erdgeschosse 3,50 m angenommen. (Bemerkt wird, daß bei Nennung von Geschoßzahlen das Erdgeschoß stets inbegriffen ist.) Selbstverständlich sind die bei den verschiedenen Stockwerken sich ändernden prozentualen Anteile der Mauern und Treppenhausflächen an der Gesamtüberbauung bei Berechnung der Netto-Nutzflächen entsprechend berücksichtigt worden. Bei den höheren Häusern ist für je 4 Wohngeschosse ein Kellergeschoß eingesetzt, so daß je nach Zahl der Wohngeschosse 1—3 Kellergeschosse untereinander liegen. Wo es notwendig wird, sind natürlich auch übereinander liegende Speicher anzuordnen.

Unter Hinweis auf die Tabellen, die für jeden der 35 Baublöcke und für beide Projekte die entsprechenden Zahlen aufweisen, sollen hier nur die wichtigsten Schlußergebnisse usw. Erwähnung finden. Bei dem Projekt A werden 241549 qm oder durchschnittlich 46% der Flächen hinter den Baulinien überbaut. Nach Abzug der Anteile für Mauern und Treppenhäuser (durchschnittlich 25,1%) verbleibt in allen Stockwerken eine Netto-Wohn- (Nutz-)Fläche von 1078021 qm (Tabelle 2, S. 68). Die Verteilung der Überbauung auf die einzelnen Häuser ergibt folgende Prozentsätze:

Geschosse			
1 geschossige Häuser	= 2,10%	33,34%	45,88%
2 „ „	= 3,79%		
3 „ „	= 13,55%		
4 „ „	= 13,90%		
5 „ „	= 12,54%	57,45%	
6 „ „	= 9,44%		44,91%
7 „ „	= 19,10%		
8 „ „	= 10,89%		
9 „ „	= 5,48%		
10 „ „	= 3,84%	9,21%	
11 „ „	= 3,20%		
12 „ „	= 1,68%		
13 „ „	= 0,49%		

Auf die 10- bis 13 geschossigen Häuser trifft also nur der verhältnismäßig geringe Teil von 9,21%. Der Anteil der Prozent-

Projekt A: Freie, neuzeitliche Bebauung. — Tabelle 7.

Gesamtbaukosten und erforderliches Mieterträgnis pro Quadratmeter Wohn- (Nutz-) Fläche.

(Nach Vorkriegspreisen.)

A. Baukosten.	M.
1. Grunderwerb (Nettobauplatzflächen) 524590 qm je 20 M.	10491800
2. Verbriefungskosten = 3,7% aus Ziffer 1	388197
3. Neubau der Häuser nach Tabelle 5	111384137
4. Hof- und Gartenherstellungen, einschließlich Hofabschlüsse: 524590—241549 (überbaut) = 283041 qm je 6 M. . . .	1698246
5. Straßenherstellung und Pflasterung (Geh- und Fahrbahnen); Randsteine; einmalige Kanalanschlußgebühr. Ausgemittelter Betrag für die verschiedenen Straßenbreiten je Quadratmeter 22 M. Demnach 204875 qm je 22 M.	4507250
(Anmerkung: Für Wasser-, Gas- und elektrische Leitung sind keine Kosten einzusetzen, da Verzinsung und Amortisation in der Regel bei den Gebühren verrechnet wird.)	
Summa	128469630
6. Für Provisionen bei der Baukapitalbeschaffung, Zwischenverzinsung während der Bauzeit usw. sind ca. 6% aus der bis jetzt errechneten Summe notwendig	7708178
Gesamtbaukosten	136177808

B. Erforderliches Mieterträgnis.

Dasselbe muß die Kapitalverzinsung mit 4,5% decken; außerdem müssen ca. 20% oder 1/5 des Mieterträgnisses zum Unterhalt der Häuser, für Steuern, Gebühren usw. verwendet werden. Das erforderliche Mieterträgnis muß daher $\frac{4,5 \times 5}{4} = 5,63$ oder rund 6% aus 136177808 M. = 8170668 M. pro Jahr betragen.

Auf 1 qm Netto-Wohn- (Nutz-) Fläche der Häuser trifft demnach je Jahr ein Betrag von $\frac{8170668}{1078021} = 7,58$ M. oder auf eine 3 Zimmerwohnung mit Zubehör von ca. 90 qm **Netto**wohnfläche = 90 × 7,58 = 682 M. Miete je Jahr.

E. Nagel.

Projekt B: Bisher übliche Bebauung. — Tabelle 11.

Gesamtbaukosten und erforderliches Mieterträgnis pro Quadratmeter Wohn- (Nutz-) Fläche.

(Nach Vorkriegspreisen.)

A. Baukosten.	M.
1. Grunderwerb (Nettobauplatzflächen) 524590 qm je 20 M.	10491800
2. Verbriefungskosten = 3,7% aus Ziffer 1	388197
3. Neubau der Häuser nach Tabelle 9	99006875
4. Hof- und Gartenherstellungen einschließlich Hofabschlüsse 524590—356793 (überbaut) = 167797 qm je 6 M. . . .	1006782
5. Straßenherstellung und Pflasterung (Geh- und Fahrbahnen); Randsteine; einmalige Kanalanschlußgebühr. Ausgemittelter Betrag für die verschiedenen Straßenbreiten je Quadratmeter 22 M. Demnach 204875 qm je 22 M.	4507250
(Anmerkung: Für Wasser-, Gas- und elektrische Leitung sind keine Kosten einzusetzen, da Verzinsung und Amortisation in der Regel bei den Gebühren verrechnet wird.)	
Summa	115400904
6. Für Provisionen bei der Baukapitalbeschaffung, Zwischenverzinsung während der Bauzeit usw. sind ca. 6% aus der bis jetzt errechneten Summe notwendig	6924054
Gesamtbaukosten	122324958

B. Erforderliches Mieterträgnis.

Dasselbe muß die Kapitalverzinsung mit 4,5% decken; außerdem müssen ca. 20% oder 1/5 des Mieterträgnisses zum Unterhalt der Häuser, für Steuern, Gebühren usw. verwendet werden. Das erforderliche Mieterträgnis muß daher $\frac{4,5 \times 5}{4} = 5,63$ oder rund 6% aus 122324958 M. = 7339497 M. pro Jahr betragen.

Auf 1 qm Netto-Wohn- (Nutz-) Fläche der Häuser trifft demnach je Jahr ein Betrag von $\frac{7339497}{1098753} = 6,68$ M. oder auf eine 3 Zimmerwohnung mit Zubehör von ca. 90 qm **Netto**wohnfläche = 90 × 6,68 = 601 M. Miete je Jahr.

E. Nagel.

sätze der 12- und 13geschossigen Häuser mit 1,68 bzw. 0,49% ist so bescheiden, daß von einer übermäßigen Höhenentwicklung absolut keine Rede sein kann. Zudem liegen vor diesen Häusern die entsprechend großen Freiflächen. Bei Zusammenfassung der Häuser bis zu 5 Geschossen ergibt sich, daß 45,88%, also fast die Hälfte, normale Häuser sind. Im Zeitalter der Technik und Elektrizität können gegen die andere Hälfte höherer Gebäude auch vom feuerpolizeilichen Standpunkt keine Bedenken bestehen.

Die Verteilung der Netto-Wohn- oder Nutz-Flächen auf die einzelnen Geschosse zeigt die nachstehende Aufstellung. Es liegen

in den	1. Geschossen	16,83%	63,24%	74,39%
„ „	2. „	16,75%		
„ „	3. „	16,05%		
„ „	4. „	13,61%		
„ „	5. „	11,15%	34,03%	
„ „	6. „	8,98%		22,88%
„ „	7. „	7,37%		
„ „	8. „	4,17%		
„ „	9. „	2,36%		
„ „	10. „	1,46%	2,73%	
„ „	11. „	0,85%		
„ „	12. „	0,34%		
„ „	13. „	0,08%		

Der geringe Prozentsatz, der auf die Wohnungen in den oberen Geschossen entfällt, beweist wiederum, daß die neue Bauweise verhältnismäßig wenig über die bisherige Höhenentwicklung hinausgeht. Von allen Wohnungen sind ca. 75% vollständig normal untergebracht; die höher liegenden können sehr wohl für Bureauzwecke usw. verwendet werden und die unteren Wohngeschosse dann besser ihrem eigentlichen Zwecke dienen. Für die wenigen in den höchsten Geschossen liegenden Räume sind natürlich neben den Treppen noch Aufzüge anzuordnen, die schon heute in modernen Bureaugebäuden nicht fehlen. Nach dem Projekt B liegen die Wohnungen natürlich fast zu gleichen Teilen in den dort angenommenen 4 Wohngeschossen. Die Überbauung beträgt hier (Tabelle 8, S. 68) 356793 qm oder durchschnittlich 68%, d. i. fast 50% mehr als bei Projekt A, mit durchschnittlich 46%. Während bei dem letzteren nur 1,41% der überbauten Flächen der Erdgeschosse für die Durchfahrten zu den Innenhöfen notwendig sind, also als Nutzflächen verloren gehen, beträgt dieser Satz bei B 5,75%. Der sich über Terrain erhebende Baukubus bemißt sich bei Projekt A auf 4678557 cbm. Würde dieser, auf 1- bis 13geschossige Gebäude treffende Kubus gleichmäßig auf die überbaute Fläche verteilt werden, so würde eine mittlere Bauhöhe von 19,4 m entstehen, das sind Gebäude mit 6 Geschossen (E+5 oder E+4 mit vollem Dachgeschoßausbau), also eine Bauhöhe, wie sie in den meisten Städten schon jetzt zulässig ist. Der Baukubus des Projektes B mit 4788191 cbm ist sogar um 109634 cbm größer als bei A. Die Netto-Wohnflächen bei A mit 1078021 qm sind gegenüber B mit 1098753 qm um ca. 1,9% weniger, was sich aus dem geringeren Baukubus und dem größeren Anteil der Mauern und Treppenhäuser der hohen Häuser an den Brutto-Flächen ergibt. Diese Anteile sind bei A ca. 25,1% und bei B 22,5%. Der Unterschied in den Netto-Flächen ist so gering, daß sich bei einem genauen Durchzeichnen im größeren Maßstabe sicher gleich große Flächen erreichen

Tabelle 12.

Projekt A und B.

Gegenüberstellungen.

		Projekt A „Freie" neuzeitliche	Projekt B Bisherige
		Bebauung	
1. Gesamtgebiet	qm	778050	778050
Davon = a) Straßen- und Verkehrsplätze	„	204875 = 26,4%	204875 = 26,4%
b) Anlagen- (Grün-) Flächen	„	45585 = 6,2%	45585 = 6,2%
c) Baublockflächen	„	524590 = 67,4%	524590 = 67,4%
2. Von Ziffer 1c werden überbaut	„	241549 = 46%	356793 = 68%
Davon ein- bis viergeschossig	„	33,34%	100%
fünf- bis neungeschossig	„	57,45%	—
zehn- bis dreizehngeschossig	„	9,21%	—
3. Baukubus über Terrain	cbm	4678557	4778191
Davon ein- bis viergeschossig	„	18,99%	100%
fünf- bis neungeschossig	„	64,77%	—
zehn- bis dreizehngeschossig	„	16,24%	—
4. Baukubus einschl. Kellergeschosse	„	5303396	5281806
5. Brutto-Wohn- (Nutz-) Flächen	qm	1438715	1417603
6. Netto-Wohn- (Nutz-) Flächen	„	1078021 = 98,1% gegenüber B	1098753
Davon befinden sich			
in den unteren vier Geschossen	„	63,24%	100%
im fünften bis neunten Geschoß	„	34,03%	—
im zehnten bis dreizehnten Geschoß	„	2,73%	—
7. Gesamtbaukosten	M.	136177808	122324958
8. Erforderlicher Mietertrag je Quadratmeter und Jahr	„	7,58 = 13,5% mehr als bei B	6,68
9. Nach Abzug von je 20% für Werkstätten, Läden, Bureaus usw. verbleiben an Nettoflächen für Wohnungen	qm	862417	879002
10. Bei je 90 qm netto je 3 Zimmerwohnung mit Zubehör ergeben sich Wohnungen	Stück	9582 = 98,1% gegenüber B	9766
11. Je Wohnung, vier Personen gerechnet, können im Gesamtgebiet untergebracht werden		38328	39064
12. Auf eine Person treffen vom Gesamtgebiet	qm	20,30	19,92

E. Nagel.

lassen. Schließlich sei noch erwähnt, daß nach Abzug von je 20% von den Netto-Nutzflächen für Bureaus, kleinere Werkstätten, Läden usw. und bei Annahme von Haushaltungen zu je 4 Personen und je 90 qm Netto-Wohnbedarf bei B 39064 Personen und bei A 38328 Personen, also nur 3% weniger untergebracht werden können. Auch diese kleine Differenz würde bei genauer Durcharbeitung verschwinden. Von dem Gesamtgelände treffen auf eine Person bei A 20,30 qm und bei B 19,92 qm. Weitere Gegenüberstellungen sind aus Tabelle 12 (siehe oben) ersichtlich.

Die graphische Darstellung (Abb. 68) zeigt anschaulich, wie in den einzelnen Blöcken einerseits die Bebauung nach A wesentlich hinter der bisher üblichen zurückbleibt und andererseits, wie sich trotzdem die Netto-Nutz-Flächen fast mit den üblichen decken.

Aus den angeführten Zahlen ist zu ersehen, daß die wohnliche Ausnutzung des Gebietes nach der neuen Bauweise fast die gleiche ist wie bei der bisherigen, trotzdem bei der letzteren fast 50% mehr überbaut werden. Ein Teil der wirtschaftlichen Forderung wäre somit erfüllt. Die Prüfung der anderen Seite der wirtschaftlichen Frage, d. h. der Rentabilität, ist in den Tabellen 7 und 11 (S. 69) vorgenommen

Untersuchungen über eine „freie" neuzeitliche Bebauung im Vergleiche zu der bisher üblichen in grösseren Städten

Graphische Darstellung der Baublockgrössen, der Überbauungen u. der Netto-Wohnflächen

Nummer der Baublöcke:

Blatt 5.

Baublockgrössen.
Überbauungen bei Projekt A. (Freie, neuzeitl. Bebauung).
" " " B. (Bisher übliche ").
Netto-Wohn(Nutz)-Flächen bei Projekt A.
" " " " " " B.

München, im März 1922.
E. Nagel.

Abb. 68.

worden. Aus diesen ergibt sich, daß das Quadratmeter Netto-Wohn-Fläche bei B je Jahr 6,68 M. oder eine 3-Zimmerwohnung mit Zubehör 601 M Miete erfordern würde. Die Herstellung der höheren Häuser erfordert infolge der stärkeren und tieferen Fundierungen, der größeren Treppenhäuser und Mauerstärken usw. natürlich größere Baukosten, so daß selbstverständlich auch die Mieterträgnisse höher werden müssen. Sie betragen je Quadratmeter und Jahr 7,58 M. bzw. je Wohnung wie vor 682 M., das sind ca. 13½% mehr als bei B. Auch hier ist nicht ausgeschlossen, daß bei genauer Plandurcharbeitung diese Spannung zu ermäßigen sein wird.

Zu erwägen ist also, ob das hygienisch einwandfreie Wohnen in Baublöcken, wie skizziert, diese geringe Mehrbelastung in der Miete aufwiegt, ob solche Wohnanlagen geeignet sind, auch jenem Großteil der Bevölkerung, der auf das Miethaus der Stadt angewiesen bleibt, etwas mehr Freude an seiner Wohnung zu geben, und ob nicht schließlich Änderungen der bestehenden Bauordnungen in dem angedeuteten Sinne von Vorteil wären. Die Verfasser übergeben hiermit ihre Untersuchungen der Öffentlichkeit in der Annahme, daß bei der Lösung der Wohnungsfrage auch diese Arbeit ein kleiner Baustein sein könnte.

BERLIN — DIE BAUGESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG.

Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. EWALD, Studienrat an der Staatlichen Baugewerkschule in Neukölln.

Hierzu die Tafeln 30—32.

Das gewaltige Gebilde der Hauptstadt des Deutschen Reiches ist vom Erdboden aus nicht zu übersehen. Ein Blick von einem der hochragenden Kirchtürme oder von der höchsten Erhebung bei Berlin, dem Kreuzberg, gewährt nur eine Übersicht über das weite Häusermeer, das in seiner mächtigen Ausdehnung und in der Häufung der vielen Gebäude einen verwirrenden Eindruck macht. Wohl sind einige charakteristische Einzelheiten zu erkennen, wie Türme

Abb. 69. Grundriß der Beyden Churf. Residentz Stätte Berlin und Kölln an der Spree.

der Kirchen, die langgestreckten Bahnhofshallen, Baulichkeiten, die durch ihren Umfang oder ihre besondere Gestaltung sich herausheben, auch die nahe vor uns liegenden Straßenzüge oder einzelnen Plätze vermögen wir in ihrem Verlauf oder in ihrer Ausdehnung zu unterscheiden. Eine Klarlegung des Stadtgrundrisses als eines Organismus gewährt aber diese Aussicht von einem überhöhenden Punkte nicht. Der Blick trifft das Gelände in einem zu flachen Winkel, die hohen Gebäude verdecken die Linien der Straßen, und so verschwimmt das Stadtbild zu einer weiten, gleichmäßigen Fläche.

Die Karte gibt wohl eine umfassende Übersicht, aber die schematische Zeichnung hat etwas Totes, und es ist nicht leicht, aus den abstrakten Sinnbildern eine lebendige Vorstellung zu gewinnen. Auch stört hier die große Fläche. Wir vermögen den Gesamtplan, der die heutige Ausdehnung der Riesenstadt zeigt, nicht zu gliedern und aus seiner Fülle nicht ohne weiteres die einzelnen Entwicklungsstufen abzulesen.

Wir suchen, um einen umfassenden und lebendigen Überblick zu gewinnen, einen höheren Standort zu erreichen, wie ihn Ballon oder Flugzeug gewährt. Sie befreien vom Erdboden, sie gestatten beliebige Höhen von mehreren 100 und auch 1000 m aufzusuchen und von hier aus schräg in das Land hinein oder senkrecht nach unten zu schauen. Und mit Hilfe der photographischen Kamera ist es möglich, das Gesehene im Bilde festzuhalten, das nicht nur eine Erinnerung an den Flug, sondern auch ein Studienmaterial für eine städtebauliche Betrachtung darstellt. Es sei versucht, an Hand von alten Stadtplänen und von einigen Luftbildern der allmählichen Entwicklung der Stadt Berlin nahezukommen, zu zeigen, wie die Schöpfungen der einzelnen Zeitepochen auch in dem heutigen Stadtbild noch deutlich erkennbar sind.

Wir wissen aus der geschichtlichen Forschung, daß Berlin und Kölln in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts gegründet worden sind. Mitten im Luchland lagen die Ansiedlungen dort, wo über dem sich verästelnden und die Umgebung versumpfenden Lauf der Spree ein fester und sicherer Übergang sich fand. Hier führte die Handelsstraße von dem westlichen und südlichen Deutschland, vom Hochlande des Teltow zum Barnim und weiter nach dem Osten zur Oder und zur Ostsee. Hier befand sich auf dem westlichen Spreeufer, der Köllner Seite, eine wendische Ansiedlung, auf dem östlichen Ufer siedelten sich Deutsche an, und zwar auf einem etwas herrausragenden Hügel, dem Platze der heutigen Nikolaikirche.

Der älteste Stadtplan, den wir von Berlin besitzen, ist der „Grundriß der Beyden Churf. Residentz Stätte Berlin und Kölln an der Spree", gezeichnet von Johann Gregor Memhardt im Jahre 1652 (Abb. 69). Er zeigt den Umfang der mittelalterlichen Stadt, wie wir ihn etwa für das 14. Jahrhundert anzunehmen haben; die Renaissancezeit hatte nur das Kurfürstliche Residenzschloß mit dem Lustgarten auf der Stelle der alten Zwingburg Friedrichs II. hinzugefügt. Wir sehen die Sicherung der Städte durch die Spree im Westen und durch einen Stadtgraben mit Erdumwallung im Osten. Berlin besitzt drei Tore: Das Spandauer Tor im Norden, das Georgen- (Oderberger) Tor im Osten, das Stralauer Tor im Südosten. Kölln hat im Westen das Gertruden- (Leipziger) Tor und im Süden das Köpenicker Tor. Beide Städte sind durch den alten Flußübergang, den „Mühlendamm", miteinander verbunden. Der Vergleich des alten Stadtplanes mit dem Luftbild vom Zentrum der Stadt zeigt, daß diese ursprüngliche Ansiedlung auch heute noch vollständig in ihren Grundzügen zu erkennen ist. Der Lauf der Spree gibt im Süden und Westen ohne weiteres die alte Begrenzung, im Norden und Osten ist die Stadtbahn auf der ehemaligen Umwallung errichtet. Diese starke Linie schließt den Kern von Berlin gegen die neueren Stadtteile ab.

Betrachten wir die Stadtgrundrisse im einzelnen. Der älteste Teil von Berlin ist, wie bereits gesagt, in der Siedlung bei der Nikolaikirche zu suchen. Das Kirchengelände wird umgeben von den Wohngebäuden wie von einem befestigten Ring, nur wenige Zugänge führen hinein, und so empfängt uns auch heute noch beim Betreten des „Nikolaikirchhofs" eine stille, feierliche Ruhe. Diese steht ganz im Gegensatz zu dem lärmenden Getriebe am Molkenmarkt. Hier flutet der Verkehr der Menschen, Wagen und Straßenbahnen hindurch. Hier haben wir den ältesten Markt von Berlin, der ganz nach der Sitte der damaligen Zeit, wie wir es allenthalben nicht nur in der Mark Brandenburg, sondern auch im westlichen Deutschland finden, außerhalb der eigentlichen Stammsiedlung angeordnet ist, nahe und bequem, um die Vorteile des Handels zu genießen, leicht zu überwachen, um die Abgaben einzuziehen, und andererseits außerhalb der eigentlichen Umwehrung, um nicht Fremde, Unbekannte, deren Zuverlässigkeit nicht in jeder Beziehung gewährleistet war, in die Siedlung aufnehmen zu müssen. Auf der andern Seite des Molkenmarktes ist die älteste markgräfliche Burg anzunehmen, von der jedoch nichts mehr erhalten ist.

Die Abbildungen zeigen die Weiterentwicklung der Stadt gegen Osten. Annähernd konzentrisch legen sich drei Straßenzüge um den Kern. Sie zweigen von der in Fortsetzung des Mühlendamms geführten Hauptverkehrsader der Stadt, der Stralauer Straße, ab, die gleichsam die Rolle eines Verkehrsverteilers übernimmt. Nach Norden nehmen die Straßen eine Richtung parallel zum Flußlauf ein und finden hier ihre Begrenzung durch den Zug der alten Oderberger-, heutigen Königstraße. Der Stadtplan des alten Berlin wird aufgeteilt durch 2 radial verlaufende, mehrfach versetzte Verbindungsstraßen, die auf den Kern, den Platz um die Nikolaikirche, gerichtet sind.

Eine spätere Erweiterung der Stadt geschieht nach Norden in Anlehnung an die Spree und in Ergänzung der Stadtumwallung zu einer ovalen Form. Wir erkennen die Aufteilung

des Stadtplans nach dem Baublockschema, wie es für das östliche Kolonisationsgebiet üblich ist. Die Hauptverkehrslinie nach dem Osten wird die Oderberger Straße, an deren Kreuzung mit der Spandauer Straße das Rathaus errichtet wird. Hier wird auch der „Neue Markt" angelegt, der neben dem Molkenmarkt dem Handelsverkehr dient. Ein schmaler Baublock — wohl erst in der Zeit des knapper und teurer werdenden Baugrundes errichtet — schließt den Markt von dem Durchgangsverkehr der Spandauer Straße ab. Die Marienkirche, die Hauptkirche des neuen Stadtbildes, wird abgesondert von dem Markt durch eine ringsherum geführte Häuserwandung, deren Verlauf gegen Westen aus dem Luftbild (Tafel 30, Abb. a) durch die Bepflanzung noch deutlich zu erkennen ist. Im Norden werden die einzelnen Parallelstraßen wieder durch den Zug der Neuen Friedrichstraße gefaßt, die als Sammler den ganzen Verkehr dem Spandauer Tor zuführt. Die Kaiser-Wilhelm-Straße erweist sich als moderner Durchbruch, was das Luftbild auch dadurch eindrucksvoll zeigt, daß sie sich an dem Baublock des Theaters am Bülowplatz totläuft, während der alte Handelsweg der Königstraße auf den weiten Alexanderplatz, das ehemalige Georgentor, mündet, von wo aus die großen Verkehrsstraßen ausstrahlen: Prenzlauer-, Greifswalder-, Landsberger- und Frankfurter Straße, die alten Handelswege, die vor dem Tore der mittelalterlichen Stadt sich vereinigten.

Neben dem Turm des neuen Stadthauses ist der Große Jüdenhof zu erkennen als ein freies Viereck, um das ringsherum die Häuser gestellt sind. Nur ein Zugang, der leicht abgeschlossen werden kann, führt in den Hof hinein, eine typische Ausbildung des alten jüdischen Ghettos.

Zu beachten bleibt endlich die Anlage des Franziskanerklosters, „des Grauen Klosters", in der Nähe der Stadtmauer, das sich heute im Luftbild (Tafel 30, Abb. b) als ein großer, etwas verzettelter Baukomplex, von Baumgruppen untermischt, darstellt. Das lange Dach der Kirche und die einzelnen Klosterbaulichkeiten sind aber deutlich zu erkennen, so daß man hiernach die ehemalige Gesamtanlage mit dem alten Kreuzgang sich vorstellen kann.

Für die Entwicklung von Kölln waren andere Gesichtspunkte maßgebend. Es bestand hier wohl eine alte wendische Siedlung, wenngleich von dieser kaum etwas erhalten ist; vielleicht hat sich in dem Baublock an der Fischerstraße und Fischerbrücke eine alte Kietzsiedlung erhalten. Auffällig ist die Betonung des Fischereigewerbes in Kölln, die auch auf wendischen Ursprung hinweist. Außer den genannten Straßen finden wir den „Köllnischen Fischmarkt" und ferner Petristraße und Petrikirche mit dem Namen des heiligen Petrus als des Schutzherrn der Fischer. Im übrigen ist sowohl aus dem alten Memhardtschen Plan wie aus den Luftbildern deutlich als Stammsiedlung der germanische Anger zu erkennen, der später nach Bebauung zu einem Platz mit einem Zweistraßensystem fortgebildet ist. Wie auf der alten Dorfaue steht auch hier mitten auf dem Platze die Hauptkirche. Die Aufteilung des Stadtgrundrisses ergab sich naturgemäß und folgerichtig durch die örtlichen Verhältnisse. Die Straßenzüge zweigen rippenförmig von dem Anger ab in einer parallelen Führung zu den beiden umfassenden Spreearmen.

Die Renaissancezeit brachte keine Erweiterung des Stadtumfanges. Nur das kurfürstliche Schloß wurde ausgebaut — es sei an den Neubau unter Joachim II. Hektor durch Kaspar

Abb. 70. Grundriß der Königl. Preuß. Residentz Berlin.

Theiß erinnert. In der Verteidigungsmöglichkeit der Städte war aber seit der Renaissancezeit eine grundlegende Bedeutung eingetreten. Das Schießpulver war erfunden und damit der Gebrauch der Feuerwaffen aufgekommen. Die alten Erdwälle und Mauern konnten den Kanonenkugeln nicht mehr genügend Widerstand entgegensetzen, die hochragenden Türme bildeten ein bequemes Ziel, durch die bei einer Beschießung niederstürzenden Erd- und Mauermassen wurden die Stadtgräben aufgefüllt und gaben dadurch gleichsam eine Brücke für den angreifenden Feind. Ein neues Befestigungssystem bildete sich heraus, das dann der Große Kurfürst von dem Ingenieur Johann Gregor Memhardt durchführen ließ. Aus der alten Kolonisations- und Handelsstadt wird die Festungsstadt. Berlin und Kölln werden mit einem Kranz von vorspringenden Bastionen und verbindenden Kourtinen eingefaßt, niedrige Erdwerke mit einem Wassergraben davor werden errichtet, die den Geschossen nur wenig Angriffsfläche bieten, andererseits aber reichlich Raum für die Aufstellung von Kanonen geben und eine flankierende Bestreichung des Vorfeldes ermöglichen.

Vergleichen wir die Luftbilder mit den alten Plänen (Abb. 70), so sehen wir häufig, wie in den Straßenführungen und Platzgestaltungen dieser alte Befestigungsring noch durchschimmert. Auf Tafel 30, Abb. b erkennen wir deutlich am Alexanderplatz die ehemalige Georgenbastion, die Alexanderstraße folgt dem Lauf der geradlinigen Kourtine, an der Einmündung der Magazinstraße ist der Vorsprung der folgenden Bastionen noch sichtbar. Und ebenso ist das Bild der Festung in dem Verlauf der Oberwall-, Niederwall- und Wallstraße (die Kourtinen) und in den hervorragenden Bastionen vom Hausvoigteiplatz und vom Spittelmarkt erkennbar (Abb. 71).

Und noch etwas anderes zeigen die alten Pläne und Luftbilder, die Behinderung, die der Handelsverkehr durch diesen Befestigungsring erfahren hat. Die Spandauer Straße läuft sich tot, die Bastion am Hackeschen Markt legt sich davor, und der Verkehr muß sich herumwinden, bis er wieder in die Oranienburger und in die Chausseestraße einmünden kann. Ebenso ist es im Süden. Dem heranführenden Handelsweg stemmt sich die Gertraudenbastion (Spittelmarkt) entgegen und zwingt zu einer Ableitung durch die Alte Leipziger Straße. Die heutige Lindenstraße läuft sich tot an dem Block der Kommandantenstraße und wird durch diese zur Leipziger Straße geführt.

Der Große Kurfürst fand bei seinem Regierungsantritt Berlin im Zustand der Armseligkeit und Verwüstung vor.

Abb. 71. Berlin, Hausvoigteiplatz.

Endlich vergrößerte er die Stadt. 1650 — 1660 wurde Friedrichswerder, 1681 Neukölln gegründet und diese Stadtgebiete sofort durch den Befestigungsring mit den mittelalterlichen Städten verschmolzen. Sodann wurde 1674 die Dorotheenstadt neu errichtet, die als ein für sich bestehendes Gebilde weit nach Westen vorspringt und bereits ein neuartiges Gepräge trägt. Breite regelmäßige Straßenzüge sind angelegt (vergl. Tafel 31, Abb. f). Während die mittelalterliche Stadt sich entwickelt hat nach Gründen der Zweckmäßigkeit, infolge der Vermehrung der Einwohner und aus den Erfordernissen des Handels und Verkehrs heraus, also gleichsam „geworden" ist, herrscht hier ein einheitlicher Wille, der planmäßig vorgeht. Es beginnt in Berlin die fürstliche Bautätigkeit. Die neue Stadt wird gleichfalls in den Befestigungsring mit einbezogen. Ein Tor liegt im Westen, das zur Straße Unter den Linden führt, und ein Tor in der südlichen Umwallung, die dem Laufe der heutigen Behrenstraße folgt, und zwar in Richtung des alten Flußüberganges an der Weidendammer Brücke, wodurch für die spätere Gründung der Friedrichstadt die Hauptachse festgelegt war. Auch die Nachwirkung dieser Umwallung können wir im Luftbild erkennen (Tafel 31, Abb. f). Die Dorotheenstraße muß zweimal versetzt werden, die Mittelstraße läuft sich tot, und als einzige Möglichkeit für den Durchgangsverkehr vom Süden nach Norden blieb lange Zeit nur die Friedrichstraße, bis dann endlich in der Charlottenstraße ein neuer Durchbruch mit Überbrückung der Spree angelegt wurde.

Der Dreißigjährige Krieg mit all seinen Schrecken und Zerstörungen war über das Land und auch über die Hauptstadt gegangen. Aufgabe des Fürsten war Sicherung und Wiederaufbau. Er löste sie dadurch, daß er Berlin, wie oben gesagt, durch eine moderne Befestigung umgab, andererseits daß er die zerfallenen Gebäude neu errichtete oder die Wiederherstellung durch Zuschüsse und Hilfe erleichterte.

Mit dem Nachfolger des Großen Kurfürsten und mit der Erhebung Preußens zum Königtum setzte eine bedeutende Bautätigkeit ein. Die Hauptstadt des Landes sollte ein Abbild und Wahrzeichen von der Macht des Staates und der neu erworbenen Würde des Fürsten sein. Im Norden griff die Bebauung weit über den alten Befestigungsring heraus, die Spandauer, Königs- und Stralauer Vorstadt wurde errichtet, die in dem heutigen Zug der August-, Gollnow- und Markusstraße ihre Begrenzung fanden. Die Luftbilder zeigen, wie diese Vorstädte sich wie ein Kranz um den alten Kern legen.

Die bedeutendste Gründung des ersten Königs ist aber die Friedrichstadt, die noch in der Kurfürstenzeit 1688 begonnen wurde und sich in dem Zwickel zwischen Dorotheenstadt und Friedrichswerder legt. Im Westen fand sie ihre Begrenzung in der heutigen Mauerstraße.

Die großzügig begonnene Bautätigkeit wird in derselben Weise fortgesetzt von Friedrich Wilhelm I., der trotz aller Sparsamkeit doch alles übrig hatte in dem Augenblick, wo es sich darum handelte, die Würde des preußischen Königtums zu dokumentieren. Die Vorstädte seines Vaters wurden erweitert und mit einer neuen Befestigung versehen, die heute durch die alten Benennungen Oranienburger, Rosen-

Abb. 72. Berlin, Pariser Platz und Brandenburger Tor.

thaler, Schönhauser, Prenzlauer, Frankfurter, Schlesisches, Kottbuser, Hallisches Tor gekennzeichnet ist. Vor allem aber wird die Friedrichstadt nach Westen und Süden erweitert und hier am Brandenburger Tor das „Quarré“, am Leipziger Tor das „Oktogon“ und am Hallischen Tor „das Rondell“ angelegt, große monumentale Plätze, die gleichsam als Vestibül dienen und dem eintretenden Fremden eine Vorstellung von der Bedeutung der „Königlich Preußischen Haupt- und Residenzstadt“ geben sollen (vergl. Abb. 72 und 73).

Betrachten wir Tafel 30, Abb. c. Wir empfangen einen bedeutenden Eindruck von der Großzügigkeit dieser Stadtschöpfung. Von dem klarumrissenen Platzgebilde des „Rondells“ — die Grundform kann an dieser Stelle nichts anderes als ein Kreis sein — strahlen die Straßenzüge aus, die den Stadtplan umgrenzen und durchziehen, vor allem die Hauptachse, die Friedrichstraße. Und diese Grundlinien werden durchschnitten durch eine Fülle von senkrecht zu ihnen geführten Parallelstraßen. Es ist ein Werk wie aus einem Guß, das uns hier entgegentritt, und das wohl Zeugnis ablegt von dem großzügigen Wollen, dem planvollen Schaffen und auch der verschwenderischen Fülle in der Bautätigkeit während der Barockzeit des absoluten Fürstentums.

Auf einige Einzelheiten sei noch kurz hingewiesen. Welche neue Einwirkung eine Befestigung, selbst wenn sie nur geplant gewesen ist, auf die Entwicklung des Stadtgrundrisses ausüben kann, zeigt die Mauerstraße, die westliche Grenze der Gründung Friedrichs I. Nicht weniger als sechs Straßen laufen sich an dieser verhältnismäßig kurzen Strecke tot. Nur der alte Handelsweg der Leipziger Straße führt hindurch, und weiter ist ein Durchbruch an der Mohrenstraße gegen den Wilhelmplatz vorgesehen. In gleicher Weise schließt der Zug der Königgrätzer und Budapester Straße, d. i. die Befestigungslinie Friedrich Wilhelms I., die Friedrichstadt gegen Westen ab. Auch hier erkennen wir (Tafel 30, Abb. d) sehr wenig Straßendurchbrüche, die z. T. noch aus jüngerer Zeit stammen. Dagegen zeigt das Luftbild die großen Gartenanlagen, die sich im Anschluß der Palais der Wilhelmstraße längs der alten Stadtmauer hinziehen.

In das großzügige Stadtbild eingebettet sind einzelne Platzschöpfungen, die durch ihre Weiträumigkeit wiederum das städtebauliche Planen der Barockzeit kennzeichnen. Sie gliedern sich leicht ein in den Stadtgrundriß, einige Baublöcke bleiben frei, und so wird das gleichmäßig aufgeteilte Straßenschema überaus glücklich unterbrochen. Tafel 30, Abb. d, zeigt den großen Raum des Wilhelmplatzes als eine Ausweitung der Wilhelmstraße, dem ein kleiner Platz vorgelagert ist. Die Linien der Voß- und der Mohrenstraße führen mitten auf diese Platzgruppe, und wir sehen, wie die Städtebaumeister der Barockzeit Plätze und Straßen zueinander in Beziehung gesetzt haben. Noch großartiger erscheint die Schöpfung des Gendarmenmarktes, der durch die architektonische Gestaltung der Baulichkeiten seinen besonderen Schmuck erhalten hat. Wir erkennen auf Tafel, Abb. [handschriftlich: 9], den weiten Raum des Platzes, dessen Wandungen Friedrich der Große einheitlich mit prächtigen Hausfassaden umgeben wollte, von denen heute nur das ehemalige „Lotteriegebäude“ erhalten ist, in dem später das Oberverwaltungsgericht untergebracht war. Das Luftbild zeigt eindrucksvoll den städtebaulichen Gedanken der Platzschöpfung. Umgeben von den ruhigen Wandungen der Häuser, heben sich wie zwei Pfeiler die Kuppeltürme der Französischen und Neuen Kirche von Karl von Gontard hoch heraus, und wie das Tüpfelchen auf das „I“ ist von Schinkel das Schauspielhaus in den freien Mittelraum

Abb. 73. Berlin, Leipziger Platz.

Abb. 74. Berlin, Leipziger Platz.

hineinkomponiert worden an Stelle des alten abgebrannten Theaters.

Friedrichs des Großen Bautätigkeit setzte die Schöpfungen seiner Vorfahren fort. Er dachte weniger an eine Erweiterung der Stadt als an eine Erfüllung des Begonnenen. Die alten Festungswerke des Großen Kurfürsten wurden von ihm niedergelegt, über den ehemaligen Stadtgräben wurden Brücken gespannt, vor den alten Stadttoren Säulenkolonnaden errichtet. Des Ausbaus des Gendarmenmarktes ist bereits gedacht.

Am großartigsten zeigt sich die königliche Bautätigkeit in der Schöpfung des Straßenzuges „Unter den Linden“ mit seinen angegliederten Platzgruppen. Tafel 31, Abb. f gibt eine Übersicht über den ganzen Verlauf. Vom Westen führt die Charlottenburger Chaussee heran zum Platz vor dem Brandenburger Tor. Durch diese alte Triumphpforte, die so glücklich das Gepräge eines festlichen Zugangs mit der abwehrenden Haltung der Befestigung vereinigt, betreten wir den Eintrittsraum der alten preußischen Hauptstadt, den Pariser Platz, der so viele Gedenktage preußischer Größe gesehen hat. Er erscheint wie das Vestibül eines Schlosses ins Große gesteigert, auf die Verhältnisse einer ganzen Stadt übertragen. Wir betreten einen geschlossenen Raum (Abb. 72), dessen Wandungen mit den vornehmen, ruhigen Palastfassaden umstellt ist, und dessen Boden glücklich durch den gleichmäßigen Rasenstreifen mit dem niedrigen Rund der Brunnen gegliedert ist. Und nun nimmt uns der breite Korridor der „Linden“ auf, der durch die perspektivischen Linien seiner Hausreihen und der Baumpflanzungen den Blick nach vorne zieht, wo beim Voranschreiten eine bedeutende Baumasse — das Schloß — im Hintergrund unsere Aufmerksamkeit erregt. Beim Denkmal des Alten Fritzen weitet sich der Blick. Vor uns liegt der große Straßenzug wie ein breiter Strom, der den Blick freigibt auf die großen Baulichkeiten des alten preußischen Königtums. Aber die Aufmerksamkeit wird vorher gefangen. Am Kaiser-Franz-Josephs-Platz erscheint nach rechts und links ein großräumiger Platz, das „Forum Fridericianum“, das durch Bibliothek und Opernhaus gebildet ist und gegenüber in dem Vorhof der Universität seine Ergänzung findet. Diese Platzerweiterung wiederholt sich hinter dem Opernhaus am Kronprinzenpalais und an der Neuen Wache. Und in diesem starken Rhythmus von den Einschnürungen durch die vortretenden Gebäude und den anschließenden weiten Platzräumen erscheint nun endlich im Rahmen von Zeughaus und Kronprinzenpalais über dem breiten Lauf der Schloßbrücke das Ziel, die Krone der ganzen Anlage, das alte Königliche Schloß an der Spree (Tafel 30, Abb. a). Ein weiter Plan, der Lustgarten, ist davorgelegt, und über ihm erhebt sich, überragt von der mächtigen Kuppel, die große, ernste Masse des Schlosses. Die Luftbilder, die wegen ihres hohen Aufnahmestandortes alle Einzelheiten unterdrücken, zeigen diese großzügige Planung von breiten Straßen und geschlossenen weiten Platzräumen besonders deutlich. Straßen und Plätze sind zueinander in Beziehung gesetzt, die Baulichkeiten so gestellt, daß sie diesen städtebaulichen Gedanken unterstützen, wodurch sie selbst am wirksamsten in Erscheinung treten. Eine dauernde Steigerung wird erreicht bis zu dem Höhepunkt, der Anlage am Schloß.

Die Luftbilder zeigen aber auch durch ihre Anschaulichkeit mit einer gewissen Erbarmungslosigkeit, wie empfindlich manche der Bauten aus neuerer Zeit die alte Schöpfung stören. Der Lustgarten (Tafel 30, Abb. a) hat in seinen Grundlinien noch den ruhigen, geschlossenen Platzraum, der durch die Bauwerke und die Baumreihen an der Spree gebildet wird. Aber der Neubau des Domes läßt hier gegen Norden in dem Zwickel am Alten Museum eine empfindliche Lücke, ganz abgesehen davon, daß sein überschwenglicher Aufbau die ruhige Masse des Schlosses und Schinkels vornehm zurücktretendes Museum empfindlich stört. Es sei daran erinnert, daß früher, vor dem Durchbruch der Kaiser-Wilhelm-Straße durch den langgestreckten Alten Dom und dem heute verkürzten Flügel der Schloßapotheke, der Lustgarten einen völlig geschlossenen Platzraum darstellte. Und ein Weiteres. Die heutige Aufteilung des Platzgrundrisses in seinem gärtnerischen Schmuck unterstützt die Raumgestaltung in keiner Weise. Viel zu breite Wege zerreißen unorganisch die große Fläche, so daß nur unbedeutende Fetzen übrigbleiben, die ebensowenig untereinander wie zu dem Baugedanken des ganzen Platzes im Zusammenhang stehen.

Das 19. Jahrhundert brachte einen gewaltigen Umschwung in die baugeschichtliche Entwicklung von Berlin. Die politischen und sozialen Verhältnisse änderten sich grundlegend. Im Jahre 1871 trat das ungeheure Geschehen ein, es erfolgte die Einigung der deutschen Stämme zum Deutschen Reich. Berlin wurde Kaiserstadt, Reichshauptstadt, Weltstadt. Dieser Aufschwung gab einen starken Impuls zu einer gewaltigen Weiterentwicklung. Und ferner wurde das Volk zur Mitarbeit und zur Mitverantwortung am Staatswesen berufen, und auch dieser Umstand brachte seine Einwirkung auf die bauliche Gestaltung der Stadt. Die fürstliche Bautätigkeit, wie sie während des 18. Jahrhunderts geherrscht und ganze Straßenzüge und Stadtteile geschaffen hatte, trat zurück. Nur einzelne größere Anlagen finden wir, die vornehmlich auf die Initiative des Landesfürsten zurückgehen, wie z. B. die Bebauung der Museumsinsel, auf der Friedrich Wilhelm IV. eine Zusammenfassung der staatlichen Kunstschätze plante, was dann später in veränderter Form weitergeführt wurde und mit der Fertigstellung des Messelschen Baues sein Ende erreichen wird (Tafel 30, Abb. a). Als letztes ist die Siegesallee zu nennen, die in ihrer Gesamtplanung — Schaffung einer Ruhmesstraße preußischer Geschichte, an den Seiten mit Kunstwerken geschmückt und bezogen auf das Siegesdenkmal der deutschen Einigung — durchaus im Sinne der Barockbaukunst großzügig gedacht ist, wie dieses auch das Luftbild (Tafel 31, Abb. g) zeigt, im einzelnen aber die bekannte nüchterne Ausführung gefunden hat.

Von Staats wegen werden nunmehr große Bauanlagen errichtet, die Gebäude der Regierung und Verwaltung: Ministerien, Gerichte, Unterrichtsanstalten aller Art und großen Umfanges und weiter die Verwaltungsgebäude der städtischen und kommunalen Körperschaften. Die Luftbilder zeigen, welch eine Bedeutung diese Gebäude allein durch die Größe ihrer Ausdehnung für das Stadtbild gewonnen haben. Und dazu treten endlich die Baulichkeiten für die Parlamente, das Abgeordneten- und Herrenhaus (Tafel 30, Abb. d) und der Reichstag (Tafel 31, Abb. g). Es ist nur folgerichtig, daß das Gebäude der Volksvertretung — „dem Deutschen Volke“ ein Sinnbild — allein durch seine Masse eine eindrucksvolle Gestalt erhalten hat und auf einem bedeutsamen Platz errichtet ist. Das Luftbild zeigt den weiträumigen Königsplatz mit der breiten, heranführenden Siegesallee und dem anschließenden, sich verengenden Alsenplatz, sicherlich eine hervorragenee Platzschöpfung. Freilich zeigt auch weiter

das Luftbild mit aller Schärfe, wie dieser großzügige städtebauliche Gedanke durch die bauliche Gestaltung so stark beeinträchtigt ist: Empfindliche Lücken klaffen an den Ecken, und die beherrschende Führung der Mittelachse verpufft in ein Nichts, sie endet zu guter Letzt in der Fläche des Humboldthafens und in den Gitterträgern der Eisenbahnüberführung. Am schlimmsten ist jedoch der Gartenschmuck, der mit seiner kleinlichen Aufteilung und den viel zu zahlreichen und viel zu breiten Wegen die große Fläche verzettelt und einen einheitlichen Eindruck, überhaupt eine Wirkung der Platzgröße nicht mehr aufkommen läßt.

Ein anderes Moment hat aber noch durchgreifender auf die Neugestaltung und die Weiterentwicklung der Stadt eingewirkt, das ist die technische Erfindung der Maschine in ihrer Auswirkung als Verkehr und Industrie. Lehrter Bahnhof (Taf. 31, Abb. g) und Schlesischer Bahnhof zeigen, wie die Eisenbahngleise, die Linien, die die Länder Europas miteinander verbinden, in die Weltstadt hineinstoßen. Es ist wie eine lebendige Kraft, die hier von den großen Bahnhofshallen der Empfangsgebäude aufgefangen wird und über sie hinaus weiterwirkt in den Bahnhofsplätzen mit den verteilenden Verkehrsstraßen.

Abb. 75. Berlin, Spittelmarkt.

Weitere Bilder (auf deren Wiedergabe wegen Raummangel verzichtet werden mußte Schriftltg.) lassen erkennen, welche gewaltigen Flächen von dem Güterverkehr beansprucht werden, den Abstell- und Verschiebebahnhöfen, die Rohstoffe der Verwertung in die Großstadt hereinbringen und geleistete Arbeit in Gestalt der Fertigfabrikate wieder in das Land hinausleiten. Bahnhof Warschauer Brücke — zeigt das durchführende Gleis der Fernbahn und die große Zahl der abzweigenden Gleise des Schlesischen Güterbahnhofs. Bahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde — gibt eine gute Vorstellung von dem kunstvollen Gebilde, das ein solcher Verschiebebahnhof darstellt. Von den herankommenden und die Stadt durchquerenden Linien zweigen die Gleise ab, erweitern sich zu langgestreckten, breiten Gebilden, verbinden sich untereinander und werden zum Schluß wieder zu dem einen schmalen Strang zusammengezogen. Abstellgleise scheiden sich aus, sie enden bei Fabrikanlagen und Werkstätten. Die Bestellung mit dem rollenden Material, die fahrenden Züge geben ein eindrucksvolles Bild von dem lebendigen Verkehr, den die Heranführung und Verteilung der Güter mit sich bringt.

Zu den großen Eisenbahnlinien treten die Wasserstraßen und Hafenanlagen. Den Hauptverkehrsweg bildet die Spree, die nach Errichtung der Schleuse am Mühlendamm um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die Durchfahrt durch die Stadt gestattet. Tafel 32, Abb. 1, zeigt den Luisenstädtischen Kanal mit dem Engel- und Wassertorbecken und stellt eindrucksvoll dar, welch eine großzügige bestimmende Linie durch diese Wasserstraße in den Stadtplan gekommen ist.

Auch Einzelheiten des inneren Verkehrs läßt das Luftbild erkennen. Die Linie der Hochbahn ist auf Tafel 32, Abb. 1, dargestellt, Tafel 31, Abb. g, zeigt die Überführung der Stadtbahn über den Humboldthafen am Lehrter Bahnhof.

Auf die moderne Anlage eines Verkehrsplatzes sei kurz hingewiesen. Der größte Fahr- und Fußgängerverkehr herrscht wohl am Potsdamer Platz. Tafel 30, Abb. d, zeigt. wie die Aufgabe der Bewältigung und Leitung dieses Stromes gelöst ist. Von allen Seiten führen die Straßen heran, so viel und so breit, daß von Hauswandungen kaum etwas übrigbleibt, und daß der Platz — als ein Begriff eines Raumes — diesen Namen nicht mehr verdient. Und weiter erkennen wir, wie der heranflutende Verkehr durcheinanderkribbelt ohne eine planmäßige Leitung. Eingeweihte wissen, daß diese verkehrstechnische Unmöglichkeit heute in einer Art Wilhelm-Raabeschen Humors durch die Kindertrompete eines Berliner Schutzmanns aufs beste geordnet worden ist. Ein Blick nach rechts zeigt uns den ruhigen geschlossenen Raum des Leipziger Platzes mit der klaren, zwingenden Verkehrsführung im Zuge der Leipziger Straße. Die Umgehungsstraßen dienen zur Entlastung, andererseits ermöglichen sie bequemen und ungestörten Zutritt von der Straße zu den Häusern. (Vgl. Abb. 73 und 74, Aufnahmen während eines Verkehrsstreiks in Berlin.)

Aus einer Anzahl weiterer Aufnahmen sind bereits die Auswirkungen der Maschine im Großgewerbe und die umfangreichen Bauanlagen, die zur Befriedigung von dessen Forderungen notwendig sind, deutlich erkennbar. Wir sehen die großen Fabrikhallen mit ihren langgestreckten oder sägeförmig angelegten Dächern, dazu die hochragenden Schornsteine und erkennen, welchen umfangreichen Raum diese Baulichkeiten im neuzeitlichen Stadtteile einnehmen. Dazu tritt dann noch der Zusammenhang dieser Arbeitsstätten mit den Verkehrslinien, die einerseits die Verbindung mit dem Hinterlande herstellen, andererseits diese Anlagen planmäßig durchdringen und sie mit der Stadt wie mit der Umgebung zu einem festen System zusammenfügen. Das Gelände am Rummelsburger See ist streifenförmig aufgeteilt und zu Lagerplätzen und Fabriken ausgenutzt. Eine Reihe von Kähnen liegen am Ufer, um Ladung zu

löschen oder neu aufzunehmen. An der Rückseite der Baulickeiten sind breite Verkehrsstraßen zu erkennen, die als Zuleitungswege zur Stadt dienen, und in der Ferne endlich erscheinen die Gleise der Eisenbahnen. So verlangt Herstellung und Vertrieb der Sachgüter planmäßige Führung der Verkehrswege und Anlage der Baulichkeiten, und wir erkennen, wie stark bestimmend die Bedürfnisse des heutigen Großgewerbes auf die neuzeitliche Stadtanlage einwirken.

Endlich sei auf die Bauanlagen hingewiesen, die der moderne kaufmännische Betrieb in den Warenhäusern geschaffen hat. Tafel 30, Abb. b zeigt den Bau von Tietz am Alexanderplatz, Abb. 73 u. 74 den von Wertheim am Leipziger Platz, und der Überblick über diese ausgedehnten Anlagen ergänzt den bedeutenden Eindruck, den wir etwa durch die langgestreckte Fassadenfläche des Messelschen Baus im Zuge der Leipziger Straße empfangen haben.

So sind wichtige Kräfte politischer, wirtschaftlicher und technischer Art vorhanden gewesen, um in künstlerischer Durchdringung der praktischen Notwendigkeiten ein neues Stadtbild zu schaffen, das als ein Zeichen unserer Zeit würdig sich denen anschließt, die in den vergangenen Jahrhunderten aus den damaligen Erfordernissen erwachsen waren und als ein Zeugnis des kulturellen Lebens und Wollens vor uns liegen. Durch Industrie und Verkehr kam ein gewaltiger Menschenstrom in die Stadt, und es galt, das Wohnbedürfnis zu befriedigen. Neue Stadtteile mußten entstehen, eine gewaltige Bauaufgabe wurde gestellt. Wir wissen heute, daß unsere Zeit sie in keiner Weise erfüllt hat. Als Bautyp wurde die Mietkaserne erfunden, für den Stadtgrundriß die schematische Aufteilung mit den rechtwinklig oder diagonal sich durchkreuzenden Straßen. Die Luftbilder Tafel 31, Abb. h und Tafel 32, Abb. i u. l geben denselben nüchternen und langweiligen Eindruck, den wir auch beim Durchwandern unserer modernen Straßen empfinden. Es schaut aus, als ob in eine weite gerade Masse mit einem Stampfer Löcher — die Höfe — hineingetrieben und einzelne weiße Linien — die Straßen — gezogen sind. Diese sind fast unterschiedslos in gleicher Breite angelegt, eine Führung des Verkehrs in breiten durchlaufenden Straßen, eine Absonderung von stillen, behaglichen Wohnteilen ist nicht erreicht, ja auch kaum versucht. Und so bleibt das Stadtbild ohne jedes Gepräge.

Von Interesse ist Tafel 32, Abb. l — Berlin Süden —, weil hier mehrere Siedlungsperioden nebeneinander — besser übereinander zu erkennen sind. In dem etwas geschwungenen Lauf des Kottbuser Dammes und der Dresdener Straße sehen wir den alten von Süden nach Berlin heranführenden Handelsweg. Die breite Skalitzer und Gitschiner Straße, die von dem Gleis der Hochbahn durchzogen ist, ist auf der alten Befestigung Friedrich Wilhelms I. angelegt. Weiterhin klingt die Barockzeit an in dem Zug der Oranienstraße — die Namen Moritz-, Heinrich- und Oranienplatz erinnern ja auch noch an Luise Henriette, die Gemahlin des Großen Kurfürsten. Und wir sehen die planmäßigen viereckigen Platzanlagen, die hier in Erinnerung und als ein Ausklang der fürstlichen Bautätigkeit entstanden sind. Der neuzeitlichen Einwirkung des Verkehrs in der Ausführung des Kanals und des Hafens ist bereits gedacht. Sicherlich ist eine starke Note durch diesen Wasserstraßenzug in das Stadtbild hineingekommen. Und sie klingt auch weiter fort in dem Michaelkirchplatz, der dann freilich mit einer architektonisch zu unbedeutenden Kirche geschmückt ist, die keinen geeigneten Abschluß für die große Linie zu bilden vermag. Parallel dazu liegt der Marheinekeplatz mit der Thomaskirche im Norden und dem Bethanienkrankenhaus im Westen. Das Luftbild zeigt, daß der groß gedachte Platz durch die Verzettelung in dem gärtnerischen Schmuck und durch die weiten Straßeneinmündungen eines geschlossenen und einheitlichen Eindrucks beraubt wird. Und in diese vorhandene Plananlage verschiedener Jahrhunderte legt sich das Schema der modernen Zeit. Unglücklich gestaltete Baublöcke werden herausgeschnitten, in die die einzelnen Wohnhäuser mit ihren Quer- und Seitenflügeln hineingeschachtelt sind — wahrlich kein Bild einer organischen Gestaltung und einer bedeutenden Kulturhöhe.

Im Westen sieht es nicht besser aus. Auf dem Bild von der Umgebung des Bayerischen Platzes (Tafel, Abb. 14) sehen wir, wie uncharakteristisch in gleicher Breite und Gestaltung die Straßenzüge angelegt sind, so als ob durch alle ein gleich starker Verkehr hindurchflutet. Die schmalen Baublöcke erhalten eine einheitliche Durchbildung, aber daneben finden wir häufig auch die Ineinanderschachtelung mit Quer- und Seitengebäuden. Und der Bayerische Platz wird durch seine viel zu zahlreichen und zu breiten Straßeneinmündungen zerrissen, so daß eine geschlossene Wirkung nicht aufkommen kann.

Eine Aufnahme von einem Stadtteil von Neukölln (Tafel 31, Abb. h) unterstreicht mit einer ernstmahnenden Deutlichkeit die völlige Gleichgültigkeit der gesamten Anordnung, den Schematismus und die Öde der Straßenführungen, die Unzulänglichkeit der Höfe in gesundheitlicher und gemütlicher Beziehung. In diesen engen Löchern mit dem Blick auf die grauen Brandgiebel ist ein menschenwürdiges Leben nicht möglich, kann Familiensinn und Heimatgefühl nicht aufkommen, und damit muß letzten Endes auch die Vaterlandsliebe zugrunde gehen.

Und dann die Schmuckplätze, die Stätten der Erholung. Die Luftbilder (Tafel 31, Abb. h und Tafel 32, Abb. l) zeigen sie umgeben und durchschnitten von breiten Straßen, durchflutet von dem Verkehr, erfüllt von Lärm und Staub. Ein ruhiger Aufenthalt ist hier nicht möglich, und sie erscheinen mehr wie ein Verlegenheitsergebnis und als unwirtschaftliche Vergeudung wertvollen Baugeländes und nicht wie eine planmäßig durchdachte Anlage zur Verschönerung der Stadt und zum ruhigen Aufenthalt für die Bewohner.

Es ist selbstverständlich, daß die hier gezeigten Verhältnisse nicht etwa für Berlin allein zutreffen oder auch hier in der schlimmsten Form in Erscheinung treten. Sie finden sich mehr oder weniger in allen unseren Groß- und Industriestädten und in gleicher Weise in anderen Ländern. Sie sind ein Ausdruck des krassen Nützlichkeits- oder besser Ausschlachtungs-Standpunktes, der den Bauplatz bis zur äußersten Grenze des Möglichen ausnutzte und darüber hinaus keine weiteren Gedanken an Bau- oder Wohnkultur, Volksgesundheit oder an ein seelisches Behagen hatte.

Es ist bekannt, daß man diesen letzten Endes unmöglichen Zuständen abzuhelfen suchte. Der Großstädter ging hinaus, um aus der Steinwüste mit der Natur und mit dem Grund und Boden wieder Verbindung zu gewinnen und legte, oft inmitten eines schon trassierten Geländes, Laubenkolonien an. In der Stadt wurden Baublöcke an den Rändern bebaut und so ein freier Innenraum geschaffen, der eine ausreichende Besonnung und Durchlüftung gewährleistete, in dem auch Bäume und Gartenanlagen gedeihen

können, in dem endlich Platz bleibt für einen niedrigen Flachbau, sei es eine Werkstatt oder ein Schuppen oder eine Unterkunftshalle bei Anlage eines Spielplatzes für Kinder, die hier gesicherten Aufenthalt finden.

Größere zusammenfassende Parkanlagen, die durch ihre Ausdehnung wirkliche Stätten der Erholung sind und gleichsam die Lungen der Großstadt darstellen, wurden in neuester Zeit in weitem Umfange geplant. Es sei nur an den Wettbewerb Groß-Berlin erinnert, der derartige Anlagen in größerer Zahl und planmäßiger Verteilung vorsieht, oder an die Schaffung der einzelnen Parks in den verschiedenen Stadtteilen, zum Beispiel einen Teil des Treptower Parks mit großen Rasenflächen und Spielwiesen, dessen Anlagen in die ausgedehnten Waldungen an der Oberspree übergehen.

In den Außenbezirken von Berlin, vornehmlich im Westen, bildeten sich Eigenheim-Kolonien heraus, die ein behagliches Wohnen fern von dem Lärm und Getriebe der Großstadt gewähren sollten. Als Beispiel sei die Anlage von Friedenau auf Tafel 32, Abb. k angeführt. Den Kern bildet der Friedrich-Wilhelms-Platz mit der Kirche Zum Guten Hirten, der von der Kaiser-Allee als Hauptachse durchquert wird. Von ihm strahlen radial eine große Zahl von Straßen aus, die von einem ringsherum laufenden breiten Bande zusammengefaßt werden. Zwei kleinere kreisrunde Plätze — Schiller- und Wilmersdorfer Platz — heben sich heraus. Wir sehen viel Grün von Baumpflanzungen in den Straßen und auf den Plätzen, ebenso in den Hausquartieren. Und doch befriedigt das Gesamtbild nicht. Es erscheint zu gewollt, zu konstruiert und schematisch. Unterschiedslos in annähernd gleicher Breite sind die Straßen angelegt, in gleicher Weise mit Bäumen bestellt. Es fehlen die starken Beziehungen zwischen Straßen, Plätzen und Gebäuden, die städtebauliche Steigerung, wie wir sie in den Barockschöpfungen kennen gelernt haben. Die Grünanlagen sind in viele einzelne Punkte und Linien verzettelt, eine ästhetisch wirksame und auch praktisch wertvolle Zusammenfassung zu einer großen Fläche fehlt. Und beim Betrachten der Baublöcke im einzelnen erkennen wir auch wieder allenthalben Seitenflügel und Quergebäude, die ein unruhiges Bild ergeben.

Demgegenüber zeigt die Arbeiter-Kolonie Staaken bei Spandau eine vollkommen planmäßige Bildung. In straffer Anordnung sind die Straßen gezogen, die in der Mitte einen breiten Platz frei lassen. In strenger Abhängigkeit stehen zu ihnen die Häuser, die als lang sich erstreckende Reihenbauten errichtet sind. Zwischen der Hauswandung erkennen wir die großen Flächen der Gärten. Ein neues Siedlungsmotiv läßt sich aus dem Luftbilde erkennen. Hausreihen und Gartenflächen bestimmen den Eindruck. Diese beiden Faktoren verlangen bei der Planung einer neuen Heimstättensiedlung weitestgehende Berücksichtigung. Die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der ganzen Anlage wird durch die Erfüllung dieser Forderungen bedingt, und die städtebauliche Aufgabe ist, sie künstlerisch zu durchdringen und zu gestalten.

In vorstehenden Ausführungen ist der Versuch gemacht worden, die baugeschichtliche Entwicklung von Berlin nicht vom architektonischen, sondern vom städtebaulichen Standpunkt aus darzulegen. Das anschauliche Hilfsmittel des Luftbildes gab hierzu die Veranlassung. Es gewährt wegen des hohen Aufnahmestandortes weite Übersichten und zeigt dabei die Einzelheiten in gegenständlicher Auszeichnung. Es ist darum geeignet, die Entwicklungsstufen der verschiedenen Bauepochen mit ihren besonderen Anforderungen und ihren Bestrebungen für die Gestaltung des Stadtgrundrisses zu erkennen: Handelsverkehr und militärische Verteidigung im Mittelalter, künstlerische Planungen und eine Betonung des Staatsgedankens während des absoluten Fürstentums, Aufgaben, die durch Großgewerbe und Großverkehr sowie durch den durch beide bewirkten Bevölkerungszustrom gestellt worden sind, in neuester Zeit. Wir lesen aus dem Luftbild die Bedingungen ab, die den Städtebau im Laufe der Zeiten beeinflußt haben, und erkennen die erreichten Lösungen. Wir gewinnen dadurch den Rahmen, in den wir Plätze und Straßenzüge und weiterhin die einzelnen Gebäude einzuordnen vermögen. Es wurden zu dem Ende neben den Übersichtsbildern Einzelaufnahmen im größeren Maßstabe gewählt. Das Luftbild unterdrückt die Einzelheiten, es zeigt den Stadtplan als einen Organismus, die Straßen und Plätze als Räume mit den geschlossenen Wandungen der Bauwerke und dem Untergrund von Pflaster und Schmuckanlagen. Das Gebilde der Stadt erscheint vor unseren Augen als plastisches Kunstwerk. Und endlich erkennen wir die Straßen und Plätze und die Gebäude auf ihnen in ihrer Abhängigkeit und in ihren Beziehungen zueinander und empfinden die Steigerung, die in derartigen planvollen Anlagen erstrebt und erreicht worden ist. So wird uns das Luftbild ein Hilfsmittel für das städtebauliche Sehen.

STELLT UNSERE ZEIT NOCH STÄDTEBAULICHE AUFGABEN?

Von Architekt FRIEDRICH PAULSEN, Berlin.

Eine gewisse Großstadtmüdigkeit scheint für alle sogenannten alten Kulturen bezeichnend zu sein. Schlagworte wie: Zurück aufs Land! kannte das Altertum, kannte das 18. Jahrhundert. Unsere Zeit spricht von der Dezentralisierung der Industrie und ähnlichem. In der Tat werden die Nachteile der Steinwüsten jedes Jahr schwerer empfunden. Dabei ist völlig klar, daß die Millionenstädte ein starkes Wachstum zeigen. Für Tokio wird ein Plan ausgearbeitet, der etwa 9 Millionen, für New York einer, der 35 Millionen Menschen Raum gewähren soll. Diese Flächen sind keine Städte mehr im Sinne der uns bekannten, sondern Gelände, die auch weite Park- vielleicht auch Waldflächen, wenigstens aber Gartengelände enthalten, die in der Ernährung der großstädtischen Bevölkerung erheblich mitsprechen. Man könnte im Sinne des geplanten New York versucht sein, das ganze Ruhrkohlengebiet, das als einheitliche Siedelungsfläche verwaltet wird, eine einzige Stadt zu nennen.

Es hat sich also schon ein neuer Begriff gebildet,

der zunächst einmal Stadt genannt wird, aber wesentlich von der überkommenen Stadt unterschieden ist. Unsere Städte tragen in der Vorstellung noch immer den Kranz ihrer Mauern. Erkennt man, daß die neue Art zu wirtschaften, Entfernungen zu überwinden, Verbindungen von Mensch zu Mensch zu unterhalten oder auf sie zu verzichten, auch diese nur vorgestellten Stadtgrenzen zerstört hat, so ergeben sich ganz neue Aufgaben dessen, was man Städtebau nennen könnte und was man vielfach noch darunter versteht. Unser alter Städtebau sprach von der Errichtung neuer Städte auf unbebautem Boden, als von etwas in der Wirklichkeit kaum Vorkommendem. Es handelte sich um den Ausbau alter, oft kleiner Ansiedelungen, also Stadterweiterungen, oder um Straßendurchbrüche und andere Anpassungen bestehender Städte an neue Bedürfnisse. Dabei waren die Forderungen der Verkehrsleute besonders wichtig. Die Bauleute glaubte man aus Rücksicht auf die Verschönerung und dergleichen nicht übergehen zu dürfen. Derartige Aufgaben waren der Regelfall und ihr Auftreten wurde durchaus als hinreichender Beweis für das organische Wachsen einer Stadt angesehen. Jedes solches Wachsen galt als Zeichen gesunder Entwicklung, auch wenn unverkennbar lediglich privatwirtschaftliche Erwägungen ihren Ausdruck in der Nachfrage nach Bauland fanden. Will man auch künftig von einem nachgewiesenen Bedürfnis nach Bauland oder Verkehrsflächen ausgehen, so wird man kaum in der Lage sein, die neuen Lebensbedingungen unseres Volkes zu berücksichtigen.

Wir haben leider keine zuverlässige und besonders keine die heutigen Verhältnisse darstellende Berufszählung. Hätten wir sie, so würde sie wohl jedem zeigen, wie erschreckend groß die Anzahl der Volksglieder ist, die keine Werte schaffen, sondern zur Unterhaltung, Bedienung des Volkes usw., auch für die Verwaltung nötig sind. Wurden schon vor dem Kriege die Kräfte der Menschen und die Werte des Bodens nicht voll ausgenutzt, so ist das neuerdings weit schlechter geworden. Ohne Anpassung der Arbeitsweise an die kürzere Arbeitszeit ist der Achtstundentag mit großen Verlusten an Arbeitsertrag verbunden.

Wollen wir den Gesamtarbeitsertrag unseres Volkes heben — und das ist das einzige Mittel, durch das wir Clemenceau's und seines Volkes ausgesprochener Absicht, unser Volk um 20 Millionen Köpfe zu verringern, ausweichen können — so müssen wir unseren Lebenszuschnitt den neuen Bedingungen anpassen. Dabei handelt es sich keineswegs um Einzelheiten — die auch wichtig sein können — sondern um die Grundlage unserer Wirtschaft. Indem ehemals Möglichkeiten nicht ausgenutzt wurden, die wir inzwischen als eine Art stiller Reserven erkannt haben, ist uns der Raum zur Steigerung der Gesamtleistung unseres Volkes gelassen. Wollen wir uns diese Reserven nutzbar machen, so sind genaue Überlegungen über Wohn- und Ernährungsweise erforderlich. Um diese Fragen ist der heutige Städtebau reicher, als der alte.

Leider fehlt uns nicht nur eine zutreffende Aufnahme der Berufe, sondern auch fast alles andere, was zur Beurteilung des Lebens in der heutigen Großstadt gehört. Die Bewertung mancher großstädtischen Erscheinung ist dabei auffallend einheitlich. Ob man einen großstädtischen Schüler der mittleren Klassen höherer Lehranstalten, den Studenten oder seinen Lehrer fragt, die Hausfrau oder den Geschäftsmann, ja den auf einige Tage nach Berlin kommenden Klein- oder Mittelstädter, einhellig ist die Klage, daß zu viel Zeit durch die weiten Wege verloren gehe. (Dazu kommen neuerdings die hohen Kosten der Beförderung.) Man hat aber bisher ernstlich nicht daran gedacht, daß man ein Übel ruhig weiter wuchern ließ und glaubte, durch immer bessere Verkehrsmittel das Übel erträglich machenzu können. Ohne den Krieg wäre die Untergrundbahn wesentlich ausgebaut, das Kraftwagenwesen stark verbessert worden und wohl noch manches andere hinzugekommen. Das heißt aber nur, daß immer mehr Kräfte unseres Volkes verbraucht werden, um einen Übelstand erträglich zu machen. Unsere Großstädte — denn grundsätzlich stand es in Hamburg und München, Köln und Breslau ebenso — brauchten viel zu viel Verkehrsmittel und Zeit.

Reine Geschäftshäuser gibt es in Berlin-Charlottenburg, 5 km vom Berliner Rathaus nach Westen und noch 3 km nach Osten, also auf 8 km Entfernung in der Luftlinie. Vereinigte man das Geschäftsleben Berlins anf einen Kreis um das Rathaus, so brauchte man vielleicht einen Kreis von 3 km Durchmesser. Aber Wohn- und Geschäftsviertel sind nicht getrennt. Nun kann man wohl aus dem statistischen Jahrbuch Deutscher Städte entnehmen ,wie viele Fahrten auf öffentlichen Verkehrsmitteln jährlich auf den Kopf der Bevölkerung kommen — (in Berlin über 300!). Aber diese Zahlen sind aus mancherlei Gründen nicht vergleichbar und berücksichtigen auch mancherlei gegebene Bedingungen nicht, nützen also wenig. Immerhin läßt sich erkennen, daß die Fahrtenzahl mit der Größe der Städte ansteigt. Die verfahrene Zeit und die ganze Arbeitskraft der Angestellten unserer Straßenbahnen ist volkswirtschaftlich ein Verlust. Wahrscheinlich wäre der weitaus größte Teil dieses Verlustes vermeidbar, wenn wir unser Land planmäßig hätten aufteilen können. Die städtischen Verkehrsmittel stehen also ganz anders in der Wirtschaft als die Eisenbahn oder der Kanal. Doch sind die Beziehungen noch keineswegs klar, viel weniger lassen sie sich bewerten.

Es ist bekannt, daß Hamburg nächst Kohlen hauptsächlich Salpeter einführte. Einen Teil des Salpeters ersetzen wir durch Kalkstickstoff, den wir in teueren Maschinen und unter hohen Brennstoffverbrauch erzeugen. Ferner führten wir Phosphorsalze zum Düngen ein. Seit wir auch wirtschaftlich völlig vernichtet sind, hungern unsere Äcker nach Dung. Aber ein Drittel unseres Volkes benutzt Schwemmabtritte. Die Ausscheidungen werden z. T. (auf Rieselfeldern) sehr schlecht verwertet, z. T. in Kläranlagen vernichtet. Eine ernsthafte Erhaltung der Dungstoffe ist nur im Garten am Hause, d. h. im Einfamilienhause möglich. Aber die wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Düngerverschwendung sind unerforscht.

Die dem Menschen—bei achtstündiger Arbeit verbleibende Zeit, die nicht der Ruhe dienen muß, kann von einem kleinen Teil auf geistige oder seelische Bedürfnisse verwandt werden. Der erkleckliche Rest der Menschen pflegt sie, um der unerträglichen Qual der Langeweile zu entgehen, mehr oder minder zweckmäßig auf Unterhaltungen zu verwenden. Diese können harmlos, nützlich oder schädlich sein. Volkswirtschaftlich kommen nur die beiden letzteren in Betracht. Schädlich ist zweifellos die Verwendung auf die sogenannten Vergnügungen der Großstadt, zumal dadurch die Einfuhr von Tabak, Rum, Arrak, Kognak usw. (1920 in Tonnen $8^1/_2$ mal soviel als 1913!) ge-

fördert wird. Nützlich dagegen ist es, in der Ruhezeit einen Kleingarten zu pflegen und darin den Bedarf an Gemüse und Frühkartoffeln zu ziehen. Solche Arbeit pflegt auch die Arbeitskraft für den nächsten Tag weniger in Anspruch zu nehmen als der Besuch von „Erholungsstätten". Aber wir haben weder Zählungen noch irgendwelche Urteile über die Entwicklung des Kleingartenwesens während der letzten Jahre. Wir haben auch keine einwandfreien Antworten auf die Frage, auf einer wie großen Fläche die zur Verfügung stehenden Dungstoffe und Arbeitskräfte am zweckmäßigsten zu möglichst viel Nahrung umgewandelt werden, noch welche Gartengewächse volkswirtschaftlich erwünscht sind. Die gefühlsmäßige Zuteilung von Gärten — es wurden gelegentlich 1 bis $1^1/_2$ Morgen verlangt, die intensiv in Mußestunden nicht bearbeitet werden können — bringt aber die Gefahr der Bodenverschwendung und der zu großen Ausdehnung der Städte.

Diese und eine lange Reihe anderer Arbeiten sind zu erledigen, wenn wir die gefühlsmäßig klar als notwendig erkannte Abwendung von der Großstadt begründen und uns bei dem Entwurf vollkommener Siedlungsformen vor ähnlichen Fehlern hüten wollen. Einzelne Fabriken sind aufs Land gegangen. Unsere Gewöhnung an das Aufwachsen der Kinder im Elternhaus macht aber für den Nachwuchs des Mittelstandes Schulen nötig, die nur in größeren Gemeinden ihren Zweck erfüllen. Die Landindustrie hat also mit mancherlei Schwierigkeiten zu rechnen, die von den Anhängern des Schlagwortes von der Dezentralisierung der Industrie übersehen zu werden pflegen. Andererseits bietet das Land für mancherlei gewerbliche Tätigkeit Vorteile, die erst jetzt wieder Bedeutung haben. Die Dampfmaschine zwang die Webstühle aus den Häusern in die Fabriksäle. Der Elektromotor, gespeist aus einem Wasserkraftwerk, erlaubt wieder die Aufstellung in jedem Hause, das eine größere Stube hat. So kann die Weberei wieder zur Heimarbeit, ergänzt durch Land- und Gartenwirtschaft werden. Genau so ist es mit vielen anderen Gewerben. Neuere Meßwerkzeuge und die Einführung von Normen gestatten es auch, Bestandteile unzähliger Waren fern von dem Ort der Zusammensetzung herzustellen. Diese Änderungen im Arbeitsvorgang können sehr wohl ihren Ausdruck in der Siedlungsform finden. Aber planmäßig sind diese Dinge nicht untersucht.

Den grundsätzlichen Unterschied zwischen der Großstadtarbeit und der Landarbeit kann man auch so auffassen: Die Großstadt sammelt Menschen an einem Punkt; Rohstoffe und Nahrungsmittel müssen an die Arbeitsstätte gebracht, fertige Waren und Abfallstoffe müssen fortgeführt werden. Die Zusammenballung kann sehr wohl in einer großen Reihe von Fällen nötig sein. — Sie wurde es z. B., als an die Stelle von kleiner Wasser- und sonstiger Kräfte die Dampfmaschine trat — Die Übelstände müssen dann ertragen werden. Jene Erkenntnis ist aber sehr unvollkommen. So ist der Verlust an Nahrungsmitteln zwischen dem Gemüsefeld und dem großstädtischen Kochtopf bis zu 50 v. H. der geernteten Menge. Auch andere Verluste sind sehr erheblich. Aber das Verhältnis zwischen Vorteil und Nachteil ist nicht stetig und muß daher untersucht werden. Es kann sich dann herausstellen, daß es wirtschaftlicher ist, den Menschen da zu lassen, wo er billiger und besser genährt wird (kein Verlust vom eigenen Garten zum Kochtopf, Verwertung der Mußestunden und Ausscheidungen) und die Rohstoffe an den Wohnort der einzelnen zu bringen, die fertige Ware (oder fertige Bestandteile) dort abzuholen. Der Motor gestattet das, wo es die Dampfmaschine nicht gestattete. Ob die eine oder andere Lebensweise wirtschaftlich vorzuziehen ist, das ist eine Frage der Arbeitsteilung und der technischen Hilfsmittel, in erster Linie der Maschinen. Die Beziehungen sind jedoch im einzelnen unerforscht, und es liegt für den einzelnen Unternehmer kein Grund vor, die Untersuchungen anzustellen, solange unsere Wirtschaft mit zu vielen Werten zu rechnen hat, die von nichtwirtschaftlichen Erwägungen aus festgesetzt werden. Für die Gesamtheit unserer Wirtschaft aber ist es natürlich von allergrößter Bedeutung, unter sonst gleichen Verhältnissen zweckmäßig, d. h. wirtschaftlich zu arbeiten.

Es ist erkannt, daß wir unser Land besser als bisher ausnützen müssen. Mit der Aufteilung der 1,5% Güter über 1000 ha oder der weiteren 6,5% der Güter zwischen 500 und 1000 ha in Kleinbauernstellen ist wenig geholfen. Diese Güter pflegen soviel Getreide zu bauen, wie jetzt möglich ist. Die Entwicklung geht vielmehr dahin, noch zweckmäßigere Getreide- (Rüben usw.) Rassen zu züchten, ferner mehr Gartenbau zu treiben und die Dungstoffe besser zu verwenden.

Wir haben eine Standorttheorie, die eingehend darlegt, wo für ein bestimmtes Gewerbe unter bekannten Voraussetzungen der zweckmäßigste Standort ist, wie sich die Verhältnisse ändern, wenn ein neuer Kanal oder eine Eisenbahn gebaut wird. Aber uns fehlen Untersuchungen über den Einfluß, den die Möglichkeit der Selbstversorgung der Werksangehörigen auf den Gestehungspreis einer Ware hat. Ja in den Selbstkostenberechnungen, in denen der Lohn eine sehr große, oft die entscheidende Rolle spielt, wird des Wohnaufwandes kaum gedacht. Diese Zahlen galten als gegeben. Man vermochte lediglich festzustellen, wie hoch die ortsübliche Miete hier oder dort war. Privatwirtschaftlich wird es vielleicht überall so bleiben, wo nicht ein Fabrikherr sich entschließt, aufs Land zu gehen. Volkswirtschaftlich wäre es um so wichtiger, durch Erkennen der Bedingungen sie für den einzelnen Fall zu verbessern.

Die stärkere Ausnutzung unserer Wasserkräfte, Ackerflächen usw. bedingt manchen Eingriff in die Landschaft. Wir brauchen neue Eisenbahnen, Kanäle, Steinbrüche, vielleicht Wälder oder Rodungen, müssen Moore trockenlegen, Flüsse begradigen. All das ergibt Gefahren für die Schönheit unseres Landes, die wir auf alle Fälle erhalten, womöglich steigern wollen. So erweitert sich die technisch-wirtschaftliche Aufgabe durch künstlerische Anforderungen. Manche Aufgabe wird unlösbar erscheinen und es ohne Zugeständnisse auch sein. Man denke nur des jahrelangen Streites um das Walchenseewerk.

Für alle diese Fragen liegen kaum zusammenhängende Vorarbeiten vor. Was wir haben, ist eine Landesaufnahme, die wohl besser als die irgend eines andern Landes ist. Ihr erster Zweck war jedoch der militärische, und er bedarf vieler Ergänzungen, um Unterlagen für die dargestellten Aufgaben zu erhalten.

Ohne Zweifel ist die Erledigung dieser Arbeiten einem einzelnen, sei seine Kenntnis und Arbeitskraft auch noch so groß, durchaus unmöglich. Eine Behörde, die sich die jeweils erforderlichen Mitarbeiter angliedern könnte, haben wir nicht. Sie ist auch kaum zu schaffen; denn da die

Arbeit in das Gebiet einer ganzen Reihe von Ministerien eingreift, vermutlich sogar aller, so ergeben sich immer Schwierigkeiten, die sich kaum überwinden lassen dürften. In älteren Zeiten würde die Regierung vielleicht den Weg gefunden haben, die als nötig erkannte Arbeit durch einen Beauftragten leiten zu lassen und ihm die dazu erforderlichen Vollmachten zu geben. Nach neueren Anschauungen widerspräche das aber wohl den „bewährten Erfahrungen jeder geordneten Verwaltung“, wie sich am 9. November 1918 ein hoher Verwaltungsbeamter ausdrückte. So ist denn wenig Aussicht, Grundfragen unseres Wiederaufbaues, die sich im Städtebau uns besonders stark zeigen, gelöst zu sehen, wenn nicht Zusammenschlüsse Privater diese Arbeit übernehmen.

DIE ENTSTEHUNG DER BERLINER FRIEDRICHSTADT.

Von Dr. phil. ERICH FRIEDERICI, Neukölln.

Tausende und aber Tausende passieren heute täglich die Straßen der Friedrichstadt und lassen dort, halb bewußt, halb unbewußt, den eigenartigen Reiz auf sich wirken, den das mannigfaltig bunte Bild intensivsten Großstadtlebens dort gerade auf den Großstädter, der sich in ihm zu Hause fühlt, wieder und wieder auszuüben pflegt. Wohl nur ganz vereinzelt aber wird einem von ihnen einmal der Gedanke kommen, daß es hier nicht immer so ausgesehen hat, und wird er sich darauf die Frage vorlegen, wie denn wohl dieses Stadtviertel, heute der Mittelpunkt des Lebens der Weltstadt, einmal geworden sei; die allermeisten aber würden vermutlich höchst überrascht sein, wenn man ihnen sagte, daß noch vor 8 bis 9 Generationen diese ganze Gegend eine von städtischer Kultur völlig unberührte frische märkische Waldlandschaft war.

Und doch ist es so: Als der Große Kurfürst zur Regierung kam, da waren die beiden Schwesternstädte Berlin und Kölln, aus denen einst unsere Reichshauptstadt erwachsen sollte, noch fast ganz auf den geringen Raum beschränkt, den die mittelalterlichen Befestigungen umschlossen; die Neue Friedrichstraße, das Schloß und der südliche Spreearm bezeichnen so ungefähr die Grenzen der damaligen Stadt; nur ganz geringe Ansätze zur Bildung von Vorstädten außerhalb der Mauern zeigten sich im Osten und Norden. Und es schien fast so, als sollte der Gürtel, der das damalige Berlin einschloß, wenn auch ein wenig vergrößert, nur noch fester geschmiedet werden. Denn der Große Kurfürst beschloß, seine Residenz mit modernen Festungswerken, die der fortgeschrittenen Kriegskunst angepaßt waren, zu umgeben und führte diesen Plan auch aus trotz aller Gegenvorstellungen der Berliner und Köllner. Die neue Befestigung umschloß allerdings ein etwas größeres Areal als die mittelalterliche; denn außer dem kleinen Stadtteil Neukölln am Südufer des Nebenarmes der Spree wurde auch eine neue selbständige Stadt, der Friedrichswerder, in sie hineinbezogen, die auf dem Terrain östlich von diesem Spreearm lag und von diesem, dem späteren Spittelmarkt und Hausvoigteiplatz (beide bildeten Bastionen der neuen Festung) sowie der späteren Oberwallstraße begrenzt wurde. Es war kurfürstliches Terrain, auf dem diese neue Stadt erbaut wurde, welche eigene Verwaltung erhielt und nun mit den schon bestehenden Städten Berlin und Kölln zusammen eine Dreieinigkeit von selbständigen Schwesternstädten bildete. Da der Kurfürst den Ansiedlern sehr günstige Bedingungen gewährte, wurde sie sehr schnell, und zwar vorwiegend von „Hofbediensteten“, d. h. Beamten bebaut und besiedelt.

Noch ehe indessen die neuen Befestigungen vollendet waren, welche scheinbar auf lange Zeit hinaus den Umfang der Residenz unverrückbar festlegten, geschahen schon Schritte zu einer weiteren Vergrößerung der Stadt. Die Kurfürstin Dorothea besaß nämlich nordwestlich von ihr ein „Vorwerk“, dessen landwirtschaftliche Ausnutzung wenig lohnend war, da es aus sandigem, unfruchtbarem Boden bestand. Auf diesem beschloß die Fürstin mit Genehmigung ihres Gatten, in ähnlicher Weise wie dieser die Stadt Friedrichswerder, jedoch außerhalb der Festungswerke gelegen, ebenfalls eine Stadt zu bauen und führte das mit Hilfe ihres Oberhofmeister Thomas von dem Knesebeck und des General-Quartiermeister-Leutnants von Blesendorf auch aus. Es entstanden so, in ostwestlicher Richtung laufend: die „Erste Reihe“ (später „Unter den Linden“), die Mittelstraße und die „Letzte Reihe“ (später Dorotheenstraße), alle damals nur bis zur heutigen Schadowstraße nach Westen reichend; in nordsüdlicher Richtung laufend, entstanden die beiden kurzen Querstraßen: der „Damm“ (heute der Teil der Friedrichstraße zwischen Georgen- und Behrenstraße) und die Neustädtische Kirchstraße. Ein mit Weiden besetzter Damm setzte die erstere Straße über das unbebaute und sumpfige Terrain bis zur heutigen Weidendammer Brücke fort. Die jetzige Charlottenstraße fehlte damals noch; ihre Stelle nahm ein geräumiges unbebautes Gelände zwischen der neuen Stadt und den Festungswerken ein. Geschützt und begrenzt wurde die so entstehende Stadt im Norden und Nordwesten durch die Spree, im Süden und Westen durch ein „Hornwerk“, einen einfachen Wall mit Graben im Zuge der heutigen Behren- und Schadowstraße. Die „Potsdamer Brücke“ führte im Zuge der jetzigen Friedrichstraße, die „Hornwerks- oder Tiergartenbrücke“ im Zuge der Linden über Hornwerk und Graben hinüber aus der Stadt hinaus, während das „Neue Tor“ an der Stelle der heutigen Opernbrücke die neue Stadt mit der alten durch deren Befestigungsring hindurch verband. Den Namen Dorotheenstadt erhielt die Gründung der Kurfürstin erst später, damals hieß sie „Neustadt“ (die „Neustädtische“ Kirchstraße erinnert noch daran) oder „Neue Auslage“.

So fand also der Sohn und Nachfolger des Großen Kurfürsten schon eine recht erheblich vergrößerte Residenz vor, als er 1688 den Thron bestieg, doch genügte auch sie ihm noch nicht in ihrer damaligen Ausdehnung, vielmehr fügte er den vier Städten, aus denen sie sich zusammensetzte, noch eine fünfte hinzu: die Friedrichstadt.

Der Name „Friedrichstadt“ war zwar schon früher entstanden, da man seit 1678 die Südseite der Linden so zu

bezeichnen pflegte, durch Friedrich III. erhielt er aber eine neue und erweiterte Bedeutung, da dieser das Terrain südlich der „Neuen Auslage“ bis zur Mauer-, Junker- und Lindenstraße für eine neue Stadtanlage bestimmte, deren Straßen er alsbald abstecken ließ. Ebenso wie auch schon in der Dorotheenstadt war man auch hier auf bisher völlig unbebautem Terrain in den Plänen für die Anlage der Stadt ganz unbeschränkt und konnte daher das damalige Ideal eines städtischen Bebauungsplanes vollständig durchführen. Die Straßen wurden demnach breit und weiträumig und genau rechtwinklig sich schneidend, die von ihnen eingeschlossenen Häuserblocks so großräumig angelegt, daß sie in ihrer Mitte Platz für weite Höfe und Gärten boten. Mit Platzmangel, wie er sich in den alten, durch ihre Befestigungen eingeengten Städten häufig schon unangenehm genug fühlbar machte, braucht hier absolut nicht gerechnet zu werden. In dem „Engpaß“ der Friedrichstraße, d. h. dem ursprünglichen Teil derselben zwischen Behren- und Georgenstraße, haben sich bis auf den heutigen Tag die damals angelegten Straßen als ausreichend erwiesen, um selbst dem ungeheuren Verkehr der Millionenstadt gewachsen zu sein.

Gleich nach seinem Regierungsantritt bestellte Friedrich III. ein Komitee für die Bebauung der Friedrichstadt, bestehend aus dem Oberhofmarschall v. Grumbkow, dem Geheimen Rat Daniel Ludolf v. Dankelmann und den Baumeistern Smids und Nering, die denn auch sogleich rüstig an die Arbeit gingen. Um das neu entstehende Stadtbild einigermaßen einheitlich zu gestalten, wurde bestimmt, daß in der neuen Anlage kein Haus erbaut werden dürfte, dessen Bauriß nicht entweder von dem Baumeister Nering selbst entworfen oder wenigstens begutachtet worden wäre. Als dieser im Jahre 1695 starb, erhielten statt seiner die Baumeister Johann Heinrich Behr und Grünberg die Aufsicht über die Bauten in der Friedrichstadt; sie fanden schon etwa 300 fertige Häuser in ihr vor, und auch unter ihrer Leitung schritt die Bebauung lebhaft fort. 1697 wurden die Französische und Behrenstraße (sie verdankt ihren Namen eben diesem Baumeister Behr) in Angriff genommen, 1701 die Jerusalemer und Leipziger Straße. Auch die Lindenstraße — sie hieß vorher „Weg nach Tempelhof“ und war als Landstraße schon seit langer Zeit vorhanden — wurde zu Anfang des Jahrhunderts bebaut. Wie schon ihr Name besagt, wurde sie mit Linden bepflanzt, wie denn auch andere Straßen der Friedrich- und Dorotheenstadt Baumschmuck erhielten, zu dessen Pflege die Besitzer der anliegenden Hausgrundstücke verpflichtet wurden.

Den Ansiedlern in der Friedrichstadt gewährte man weitgehende Vorteile, um dadurch zum Bauen zu ermuntern. Sie erhielten den Bauplatz, Holz, Kalk und Steine umsonst geliefert und außerdem zehnjährige Abgabenfreiheit; 1692 wurde sogar ein Baufreiheitsedikt erlassen, das ihnen überdies noch Rückerstattung von 30% der sonstigen Kosten versprach. Wie die Dorotheenstadt und der Friedrichswerder so erhielt auch die Friedrichstadt eigene städtische Verwaltung in Gestalt von Bürgermeistern und Rat, welche indessen ziemlich unselbständig waren wie auch die der beiden anderen neuen Städte. Das Rathaus wurde an der Ecke der Maurer- und Leipziger Straße erbaut. Ihre Namen erhielten die Straßen der Friedrichstadt sämtlich erst im Jahre 1706; es waren ihrer damals dreiundzwanzig. Die Verlängerung der „Dammstraße“ über die „Potsdamer Brücke“ hinaus erhielt nach dem König selbst den Namen Friedrichstraße, doch blieben für die älteren Teile die Namen „Dammstraße“ (für den nördlichen Teil) und „Potsdamer Brücke“ (für den Teil zwischen Linden- und Behrenstraße) noch ziemlich lange in Gebrauch. Die Charlottenstraße erhielt ihren Namen nach der Königin, die Markgrafenstraße nach dem Palais des Markgrafen von Schwedt, auf welches sie zuführte (die nach der Behrenstraße zu gelegenen Teile der früheren Kgl. Bibliothek).

Bisher hatten die Häuser in Berlin fast durchweg die schmale Giebelseite der Straße zugekehrt; man hatte ja mit schmalen und beschränkten Bauplätzen rechnen müssen. Hier war dagegen nun Raum im Überfluß; es kam ja vorläufig gerade darauf an, die neuen Straßenzüge möglichst bald mit Häusern zu füllen. Demnach wurden in der Friedrichstadt die Häuser stets so angelegt, daß sie ihre Langseite der Straße zukehrten, statt wie früher die Giebelseite, wodurch das bisher gewohnte Straßenbild in Berlin ein ganz anderes wurde, da man auch in den alten Städten dieses Beispiel bald zu befolgen begann. Um die Wende des Jahrhunderts wäre also die Beschreibung, welche Merian 1652 von Berlin gab, auch für Alt-Berlin und Alt-Kölln schon nicht mehr ganz zutreffend gewesen. Dieser äußert sich nämlich: „Es seynd da die Häuser auf die Art wie zu Spandau mit den Bänken vor den Thüren gebaut . . . Die Häuser seynd alle mit Gibeln vornen herauß und die Gassen daran breit und sauber. Es ist diese Stadt nicht sonderlich groß und von schlechten Gebäuen.“

Friedrich hatte ursprünglich die Absicht, das ganze damalige „Groß-Berlin“, d. h. Berlin, Kölln, Friedrichswerder, Dorotheen- und Friedrichstadt nebst den inzwischen entstandenen Vorstädten im Norden und Osten, zu einer großen modernen Festung auszubauen, sah aber zuletzt davon ab und begnügte sich damit, die Gesamtstadt mit einem Palisadenzaun zu umgeben, der hauptsächlich der Verhinderung von Desertionen und Zollunterschleifen zu dienen bestimmt war. Diese Zirkumvallations-„Linie“ (Linien- und Palisadenstraße sind nach ihr benannt) lief im Norden im Zuge der Linien-, Gollnow- und Weberstraße, im Südwesten im Zuge der Mauerstraße, die deshalb so hieß, weil statt der Palisadierung eigentlich eine Mauer hatte errichtet werden sollen. Wall und Graben, welche die Dorotheenstadt nach Süden und Westen hin umschlossen (d. h. „Hornwerk“) blieben vorläufig noch bestehen; die Friedrichstadt stand daher sowohl mit der Dorotheenstadt wie mit der Altstadt nur in sehr loser Verbindung, deren starke Befestigungswerke natürlich auch noch nicht gleich verschwanden; denn nur je ein Tor verband sie mit beiden. Auch nachdem später die Befestigungen zwischen den verschiedenen Städten abgetragen worden waren, blieb die Verbindung derselben untereinander noch lange Zeit recht schlecht, und ganz ist dieser Übelstand auch heute noch nicht behoben. Der Graben zwischen Dorotheen- und Friedrichstadt im Zuge der Behrenstraße ist erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts zugeschüttet worden, nachdem der Wall schon lange vorher abgetragen und das so gewonnene Terrain den Besitzern der angrenzenden Häuser der Straße Unter den Linden geschenkt worden war. Friedrich Wilhelm I. begann sogleich nach seinem Regierungsantritt mit allen Mitteln den weiteren Ausbau der von seinem Vater angelegten Friedrichstadt weiter zu fördern. Im Jahre 1712 gab es in dieser noch 380, 1725 nur noch 149 unbebaute

Stellen, und auf diesen waren auch schon 26 Neubauten in Angriff genommen. 1732 waren sämtliche Lücken ausgefüllt. Es genügte indessen dem Könige noch nicht, die von seinem Vater angelegten Straßen jetzt voll bebaut zu sehen, sondern er ging mit frischem Mute daran, die Stadt noch einmal bedeutend zu erweitern. Bis dahin liefen die Grenzen der Friedrichstadt im Zuge der Mauer- und Junkerstraße, Friedrich Wilhelm rückte sie jetzt bis zur Königgrätzer und Budapester Straße hinaus. Waren die älteren Teile der Friedrichstadt schon ziemlich weiträumig angelegt worden, so war das bei diesen neuen noch in erhöhtem Maße der Fall. Die Breite der Straßen wurde hier zwar ebenso bemessen wie dort, die von ihnen eingeschlossenen Häuserblocks dagegen erheblich größer. Südlich der Kochstraße z. B. wurde keine Querstraße mehr angelegt, so daß der ganze Raum zwischen Friedrich-, Wilhelm- und Kochstraße nur am Rande mit Häusern besetzt werden konnte, während in der Mitte Platz für riesige Gärten blieb. Ebenso war der ganze Raum zwischen Wilhelm- und Königgrätzer Straße nur durch die Leipziger oder, wie sie damals hieß, Potsdamer Straße geteilt. Die großen Gärten, welche sich hier teilweise noch bis heute erhalten haben, geben eine Vorstellung von der damaligen Raumverschwendung. Auch die Plätze wurden in für damalige Zeit geradezu unerhört großen Abmessungen angelegt: Gendarmenmarkt, Dönhoffsplatz, Wilhelmsplatz, „Quarré“ (d. h. Pariser Platz), Achteck (Leipziger Platz) und Rondell (Belle-Alliance-Platz) erfreuen uns noch heute durch ihre Größe, für die wir um so dankbarer sein müssen, je teurer jetzt der Grund und Boden in der Friedrichstadt ist und je kostspieliger es daher sein würde, Luft in sie hineinzubringen, wenn sie nicht schon von vornherein so weiträumig wären angelegt worden; Dönhoffsplatz und Wilhelmsplatz wurden übrigens damals ebenso wie der Lustgarten als Exerzierplätze der Garnison benutzt, doch hat der letztere nicht etwa davon seinen Namen erhalten.

Wenn es also nun auch in der Friedrichstadt im Verhältnis zu dem großen Terrain, das hier der Bebauung erschlossen wurde, nur wenige Straßen waren, welche mit Häusern besetzt werden mußten, so bereitete es doch große Schwierigkeiten, die nötige Zahl von Baulustigen heranzuziehen. Friedrich Wilhelm war indessen nicht der Mann dazu, sich dadurch abschrecken zu lassen. Zunächst versuchte er sein Ziel zu erreichen, indem er den Ansiedlern große Vorteile bot: der Bauplatz wurde stets, Holz, Kalk und Steine meist umsonst gegeben, außerdem auch häufig ein Teil der sonstigen Kosten erstattet; vom Ausland zuziehende Gewerbetreibende erhielten daneben noch die Umzugskosten vergütigt, freies Meisterrecht für sich und ihre Gesellen, fünfjährige Befreiung von Einquartierung und bürgerlichen Lasten und sonstige Vorteile. Besonders von den im Jahre 1727 aus der Heimat vertriebenen Böhmen machten sehr viele von diesen günstigen Anerbietungen Gebrauch. Daneben aber mußten andere Mittel helfen: 1735 erschien eine Verfügung, daß aus jedem Hause in der Altstadt, das von mindestens 4 Familien bewohnt wurde, eine Familie in die Friedrichstadt ziehen müsse. 1734—1735 wurde das Kammergericht in der Lindenstraße erbaut, dessen Richter und Beamte dadurch vielfach veranlaßt wurden, sich in der Nähe des Neubaus anzusiedeln; dann wieder schrieb eine Verfügung allen Berliner Zünften vor, sich Zunfthäuser in der Friedrichstadt zu erbauen, was meist am „Rondeel“ geschah. Als äußerstes Mittel wurde eine Kommission eingesetzt, deren tätigste Mitglieder Oberst Derschau und Bürgermeister Koch waren (nach ihm ist die Kochstraße benannt), welche diejenigen Einwohner, denen die nötigen Geldmittel zu Gebote standen, ausfindig und dem Könige namhaft zu machen hatten, und dann hieß es einfach: „Der Kerl hat Geld — muß bauen.“ Und zwar mußten die Reicheren unter ihnen meist nicht nur ein einfaches Nutzhaus bauen, sondern einen palaisartigen Prunkbau der zwar infolge der auch in solchen Fällen gewährten reichlichen Beihilfen des Königs verhältnismäßig billig zu stehen kam, aber doch meist für die Betroffenen eine im Augenblick unnötige und daher recht schmerzliche Ausgabe bedeutete. Es entstanden so neben den unscheinbaren und einförmigen Bürgerhäusern in der Friedrichstadt auch eine ganze Reihe höchst stattlicher Gebäude, besonders in der Wilhelmstraße, die sich zum Teil fast unverändert bis heute erhalten haben, deren teilweise recht interessante Geschichte zu erzählen hier aber zu weit führen würde. Später waren übrigens die damals zum Bauen gezwungenen Hausbesitzer in der Friedrichstadt meist recht froh, da nach dem Regierungsantritt Friedrichs des Großen die Häuser sehr im Preise stiegen, was unternehmungslustige Spekulanten indessen schon zur Zeit Friedrich Wilhelms vorausgesehen und deshalb die den Besitzern ziemlich wertlos erscheinenden Bauten vielfach zu Spottpreisen an sich gebracht hatten.

Durch alle diese Mittel erreichte es denn der König auch wirklich, daß bei seinem Tode die Friedrichstadt so ziemlich bebaut war, wenn auch die meisten Straßen mit den langen Reihen höchst einfach gebauter, verhältnismäßig niedriger und im allgemeinen ganz gleichförmiger Häuser nicht gerade prunkvoll wirkten. Die Bauart der einfachen Bürgerhäuser war fast stets die gleiche: Erdgeschoß mit der meist etwas erhöhten Tür in der Mitte, erstes Stockwerk, und darüber ein Dach mit Giebelerker, hinter welchem gewöhnlich die Soldatenstube für die Einquartierung lag. Gepflastert wurden die Straßen in den Jahren 1734—1738 auf Kosten des Königs.

Auch Friedrich der Große hat, dem Beispiel seines Großvaters und Vaters folgend, noch viel für den An- und Ausbau der Eriedrichstadt getan, hat sie insbesondere durch Errichtung zahlreicher Monumentalbauten (darunter die beiden stattlichen Türme auf dem Gensdarmenmarkt) erheblich verschönt, aber ein lebhaft pulsierendes Großstadtleben hat es auch unter seiner Regierung in den langen, breiten Straßen noch nicht gegeben, und auch nach seinem Tode ist es noch lange so geblieben. Noch als die Berliner Stadtbahn angelegt wurde, war der Verkehr in der Friedrichstadt weit weniger lebhaft als in der Gegend am Alexanderplatz, so daß man damals glaubte, der Bahnhof Alexanderplatz werde die Hauptlast des Berliner Verkehrs zu tragen haben, und erst die letzten Jahrzehnte haben die Friedrichstadt zu dem gemacht, was sie heute ist, zu dem Hauptbrennpunkt des weltstädtischen Verkehrs in der Reichshauptstadt.

:-: MITTEILUNG DER SCHRIFTLEITUNG :-:

Wegen Raummangel erscheint die Chronik diesmal in Heft 9/10.

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen G. m. b. H. & Co., Wittenberg.

JAHRG. XIX 1922 HEFT 9/10

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN

GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

BRANDENBURGS STÄDTEBAULICHE AUSGESTALTUNG.

DENKSCHRIFT FÜR DEN GENERALBEBAUUNGSPLAN UND FÜR DIE NEUE BEZONUNG.

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. WOLF, Brandenburg (Havel). Hierzu die Tafeln 33—36.

I. Brandenburgs eigenartige geographische und topographische Lage.

Es dürfte kaum eine Stadt in Deutschland geben, die ein so eigenartiges landschaftliches Gepräge aufweist wie Brandenburg (Havel). Wer etwa Potsdam zum Vergleiche heranzieht, begeht einen Irrtum; denn Potsdam, inmitten bewaldeter, turm- und schloßgekrönter Hügel gelegen und von landschaftlich reizvoll gegliederten, ansteigenden Seegestaden umgeben, hat ein völlig anderes Gepräge wie Brandenburg, das den Typ einer märkischen Stadt in der flachen, sandigen Mark an flachen Seerändern mit allerdings ebenfalls sehr reizvollen Landschaftsbildern darstellt. Angelehnt an den nordöstlich vorgelagerten langgestreckten Beetzsee entwickelt sich das Stadtbild an beiden Ufern der Havel in deren oberem Verlauf vom Beetzsee nach dem großen, zentral ausgebildeten Plauersee. Es sind fast zwei gleiche Stadthälften, von denen die am Nordufer der Havel belegene Altstadt den älteren Kern des Parduin und des Marienberges umschließt, während die sogenannte Neustadt am Südufer der Havel etwas jüngerer Entwicklung ist. Altstadt- und Neustadt-Brandenburg waren ehedem je in sich abgeschlossene Stadteinheiten, die erst nach jahrhundertelanger gesonderter Entwicklung und vielfach starker Befehdung in neuerer Zeit zu einer einheitlichen Stadt hinsichtlich Verwaltung und Ausbau verschmolzen wurden. Altstadt und Neustadt sind unabhängig voneinander vollzogene planmäßige Stadtgründungen des frühen Mittelalters und haben ihren selbständigen Charakter in vieler Hinsicht bis auf den heutigen Tag erhalten. Dies gilt ebenfalls von dem nördlich der Neustadt auf einer Insel vorgelagerten Domviertel, der alten Burg Brandenburg, auf welcher die ersten Stadtgründungen Brandenburgs überhaupt zu suchen sind. Wie aus dem Stadtplan zu ersehen, bilden diese drei genannten Stadteinheiten

Brandenburg-Altstadt,
Brandenburg-Neustadt und
Brandenburg-Dom

in ihrer Lage zueinander etwa ein gleichseitiges Dreieck.

Hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeit waren die geographischen Verhältnisse für den Dombezirk am ungünstigsten, weil dieser Teil auf einer verhältnismäßig kleinen Insel der viel verzweigten Havelarme liegt. Sehr beschränkt in der städtebaulichen Entwicklung ist ebenfalls die Neustadt-Brandenburg, weil einerseits die Niederungen der unteren Havel für eine Bebauung sich kaum eignen und weil insbesondere das östliche ausgedehnte Überschwemmungsgebiet (Werderbruch und Breites-Bruch) eine städtebauliche Entwicklung nicht zuläßt. Die Entwicklung könnte hier lediglich nach Südwesten sich erstrecken. Dagegen sind für das Gebiet der Altstadt-Brandenburg auf dem nördlichen Havelufer alle Voraussetzungen für eine größere städtebauliche Entwicklung namentlich hinsichtlich des Grundwasserstandes und hinsichtlich der Wasserumgrenzung gegeben. Die neuere und neueste Entwicklung Brandenburgs vollzieht sich daher in der Richtung nach Westen als Verbindung vom Beetzsee nach dem Plauersee. Diese Entwicklungsrichtung ist insofern als eine günstige anzusehen, als sich dieselbe sowohl im Norden als auch im Süden an die beiden großen Forstgebiete Brandenburgs,

Abb. 76. Brandenburg (Havel), Verkehrslinienplan.

nämlich an die nördliche altstädtische Brandenburger Forst und an die südliche neustädtische Brandenburger Forst heranschiebt. Betrachtet man zudem die Lage des erst im Laufe des Krieges entstandenen, großzügig ausgebauten Reichseisenbahnwerks „Brandenburg-West“ in Plaue (ursprünglich Pulverfabrik) auf der westlichsten und größten Insel des Plauersees, so gewinnt für die Beurteilung der neuzeitlichen Lage Brandenburgs der Plauersee eine überragende zentrale Bedeutung insofern, als er von den bedeutendsten Entwicklungsteilen Brandenburgs umgrenzt wird.

II. Großindustrie-Charakter mit Ansätzen zu starker Entwicklung.

Es ist kaum verwunderlich, daß eine so eigenartige Wasserlage einer Stadt im Herzen Preußens sich für die Ausnutzung eines Wassergroßverkehrs eignet. Die Lage Brandenburgs zwischen Berlin und Magdeburg fordert umsomehr dazu heraus. Die Ergänzung des Wasserweges durch Fernbahnen schuf Verkehrsadern, welche die Voraussetzung für eine besonders günstige industrielle Entwicklung bildeten. Die Fahrradgroßindustrie der Brennaborwerke, der Excelsiorwerke und der Coronawerke sind Brandenburger Schöpfungen. Gehören diese Industrien der Brandenburger-Neustadt an (mit noch zahlreichen anderen Industrien — Schiffswerft Wiemann, Jute-Spinnerei u. a. —), so hat sich die Schwerindustrie besonders in der Altstadt am nördlichen Havelufer festgesetzt, wozu noch eine Reihe wichtiger sonstiger Großindustrien wie Spinnereien, Stärkefabriken und dergl. kommen. Eine ganz neue Gründung hat sich im Nordwesten der Stadt durch die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Aktien-Gesellschaft gebildet, indem dort, am neuen Silokanal gelegen, ein großes Martins-Hochofenwerk und Grobblechwalzwerk errichtet wurde. Im nordöstlichen Teil der Stadt vollzieht sich z. Zt. die Neuanlage eines chemischen Werkes des Wefenslebener Kali-Konzerns als „Dünger- und Chemische Werke Mark G. m. b. H.“, womit im Verein mit der noch weiter nördlich gelegenen Brielower Stärkefabrik der Ansatz der Brandenburger Nord-Großindustrie am westlichen Beetzseeufer gebildet ist. Hierzu kommt noch die Großindustrie der Krakauer Vorstadt im Nordosten. Danach haben wir als Industriezonung Brandenburgs vier hauptsächlichste Gebiete herauszuheben, nämlich im Osten und Süden der Neustadt die alten Fahrrad-Industrien, sowie die Fabriken der Bauhofstraße, im Südwesten der Altstadt am nördlichen Havelufer die angestammte Schwerindustrie, sowie Spinnerei und Stärkefabriken, im Norden der Altstadt entlang des Silokanals und Beetzseeufers die neueste Großindustrie mit den Krakauer Ausläufern und schließlich das schon eingangs genannte, im Westen des Plauersees gelegene neue Reichseisenbahnwerk Brandenburg-West.

III. Mittellandkanal

(Silokanal, Umschlaghafen, Große Schleuse).

Es wurde schon kurz angedeutet, daß die außergewöhnlich günstige Industrieentwicklung Brandenburgs auf einem ausgezeichneten Wasser- und Eisenbahnverkehrsnetz beruht. Die Großverkehrswege Brandenburgs sind auch über die Grenzen Brandenburgs hinaus von so ausschlaggebender Bedeutung, daß an dieser Stelle darüber noch einiges gesagt werden muß. Wenn wir die Wasserwege vorwegnehmen, so ist an erster Stelle der im Norden der Stadt den Beetzsee mit dem Plauersee verbindende neuangelegte Silokanal als Teil des Mittellandkanals zu nennen, auf welchem sich ein nahezu ununterbrochener Schlepperverkehr zwischen Magdeburg und Berlin vollzieht. Dieser Wasserverkehr berührt im Norden der Altstadt den städtischen Umschlaghafen und führt im nordöstlichsten Teil Brandenburgs jenseits des Beetzsees durch die ebenfalls neuangelegte große Krakauer Schleuse, die trotz ihres neuzeitlichen Ausbaues dem außerordentlich gesteigerten Verkehr schon nicht mehr völlig gerecht zu werden vermag und daher demnächst einem größeren Erweiterungsbau unterzogen wird.

IV. Verkehrsadern

(Sonstige Kanäle, Reichsbahnen, Städtebahnen, Straßenbahnen).

Ist der Mittellandkanal im Norden der Altstadt wegen seiner überragenden Bedeutung vorweg besonders genannt, so sind außerdem noch eine Reihe anderer Verkehrsadern

als im Vordergrunde der Bedeutung stehend anzuführen: die schiffbare Havel zwischen Altstadt und Neustadt hindurch als die südliche Verbindung zwischen dem Beetzsee und dem Plauersee, außerdem mehrere Stichkanäle zwischen den Havelarmen und den seitlich gelagerten Seen, deren besondere Bedeutung in der Verbindung einer Reihe von Ziegeleien liegt.

Von den Eisenbahnen steht an erster Stelle die Verbindung Magdeburg—Berlin mit dem Reichshauptbahnhof im Südosten der Neustadt und mit einem Reichsbahnhof in Kirchmöser südlich des Reichseisenbahnwerkes „Brandenburg-West".

Vom Reichshauptbahnhof zweigt sich sowohl nach Süden, als auch insbesondere nach Norden mit besonderer Bedeutung die sogenannte Städtebahn nach Belzig und Rathenow ab. Die letztere Linie besitzt in Brandenburg-Altstadt einen eigenen Bahnhof, den Bahnhof Altstadt, der sich wegen seiner zentralen Lage zur Großindustrie geradezu als Industriebahnhof ausgebildet hat. Von hier zweigt noch die Westhavelländische Kreisbahn in der Richtung nach Nordosten ab, welche ebenfalls für die Industrie mit Anschlußgleisen von Wichtigkeit ist. Schließlich sei noch die Eisenbahnlinie der Osthavelländischen Kreisbahn erwähnt, die vom Krakauer Bahnhof im Nordosten der Stadt beginnt und für die nordöstliche Industrie Brandenburgs von Bedeutung ist.

Abb. 77. Brandenburg (Havel), Städtebauliche Sanierungen des südlichen Beetzseeufers in Verbindung mit Errichtung einer Flußbadeanstalt. Maßstab 1 : 500 und 1 : 5000.

Brandenburg hat als Ergänzung der sonstigen Verkehrsadern auch ein ausgedehntes Straßenbahnnetz mit einem ausgezeichnet im Gange befindlichen Straßenbahnbetrieb. Außer den die Neustadt mit der Altstadt und die Neustadt mit dem südwestlichen Stadtteil verbindenden Linien ist besonders die Großlinie nach Nordwesten zum Gördensee und zur neuen Landesirrenanstalt und von hier weiter nach der benachbarten Stadt Plaue bis zum Reichseisenbahnwerk „Brandenburg-West" zu erwähnen. Diese letztgenannte Linie ist um so bedeutungsvoller, als sie — abgesehen von dem Arbeiterverkehr für die Großindustrien Brandenburgs — auch den Ausflugsverkehr nach dem altstädtischen Brandenburger Forst und dem Görden versieht. Für die weitere städtebauliche Entwicklung nach dem Plauersee hin wäre eine Straßenbahnlinienergänzung aus der Altstadt-Brandenburg nach dem Neuendorfer-Forst zunächst wünschenswert. Diese Linie wird sich später im Laufe der planmäßig sich vollziehenden Stadterweiterung nach Westen hin als unbedingt notwendig erweisen, wobei als Hauptberührungspunkte dieser Linie die neue Siedlung Deutsch-Luxemburg, das Plauerseeufer und die Dorfanlage Neuendorf anzusehen wären.

Von den Verkehrsstraßen (Personen- und Lastautomobilverkehr) vermitteln die beiden wichtigsten Linien den Fernverkehr zwischen Magdeburg und Berlin. Die Hauptrichtung ist dabei Ost/West und Südwest/Nordost. Die sämtlichen Verkehrsadern befinden sich sowohl innerhalb der Stadt als auch im Vorstadtgebiet und darüber hinaus, teils gepflastert und teils chaussiert, in gutem Zustande. Es ist allseitig das Bestreben seit Jahrzehnten bemerkbar, der hohen industriellen Bedeutung Brandenburgs beste Verkehrsverbindungen in bester Beschaffenheit zur Grundlage zu geben. Dieses Bestreben hat bis in die neueste Zeit planmäßig angehalten. Es ist daher nur natürlich, daß der vorliegende Generalbebauungsplan gerade auf den Ausbau des Verkehrsstraßennetzes besondere Rücksicht nimmt. Schon in den letzten Jahren sind wichtige Sanierungen und Ergänzungen auf diesem Gebiete vollzogen worden (anläßlich der Aufhebung der alten störenden Hafenbahnstrecke, Neuanlage eines Verkehrsweges zwischen Magdeburger- und Fohrderstraße, neuer Straßendurchbruch am altstädtischen Bahnhofe entlang). Dazu kommen die planmäßig vor-

gesehenen zahlreichen Straßenkreuzungs-Sanierungen im Inneren der Stadt, von denen die am Kurfürstenhaus bereits ausgeführt ist. Von den neuen Straßendurchbrüchen sind an erster Stelle als dringlich zu nennen: Die Straße durch den Kasernenblock (Kürassierkaserne), die Verbindung der Wassertorstraße mit dem Neustädtischen Markt und die Fortführung der Bauhofstraße nach dem Trauerberg. Dabei taucht als besonders wichtig für Brandenburg die Brückenfrage mit auf. Der Hauptverkehr vollzieht sich über die Langebrücke und über die Luckenbergerbrücke; letztere ist baufällig (Holzbrücke) und wird in diesem Jahre völlig neu als Eisenbetonbrücke gebaut. Diesem Erneuerungsschicksal wird auch die wichtige Steintorbrücke im Süden der alten Neustadt nicht mehr lange entgehen können, wobei die Frage der alten Stadtschleuse mit aufgerollt wird und das gesamte „Graben"-Stadtviertel städtebaulich miteinzubeziehen ist. Der Neuanlage von Straßen dienen vor allem die Überführungsbrücke über die Westhavelländische Kreisbahn nach dem Silokanal, die künftige Brücke im Zuge der Roonstraße als dritte Verbindung der Altstadt mit der Neustadt und die vierte Havelbrücke im Zuge einer neu anzulegenden Hauptverbindungsstraße des Westens mit dem Osten im Süden der Stadterweiterung.

V. Städtebauliche Entwicklungsrichtung nach Westen zum Plauersee.

Der hauptsächlichste Zug der Brandenburger neuen Industrie hat — wie schon erwähnt — die Richtung nördlich der Stadt am Silokanal und südlich der Altstadt an der Havel sowie westlich des Plauersees eingeschlagen. Dadurch wird die durch den Silokanal im Norden, durch den Plauersee im Westen, durch die Havel im Süden und durch den Beetzsee im Osten begrenzte große Insel der Brandenburger-Altstadt in ihrer nördlichen und südlichen Längsseite von der Großindustrie eingerahmt, wodurch in ganz natürlicher Weise das zwischenliegende Kerngebiet von der jetzigen Brandenburger-Altstadt nach dem Neuendorfer-Forst zum Plauersee hin für das künftige Wohngebiet sich bestimmt. Diese westliche Stadterweiterungsentwicklung, fußend auf der natürlichen industriellen Lage, wird noch begünstigt durch den für Brandenburg außerordentlich wichtigen Umstand des an dieser Stelle niedrigen Grundwasserstandes, sowie durch die landschaftlich reizvolle Gestaltung des Plauerseeufers am Neuendorfer-Forst. Man kann sich ein günstigeres Wohnungsgebiet für die Zukunft der Stadt Brandenburg kaum denken, wenn man berücksichtigt, daß aus dem Herzen dieses Wohngebietes heraus nur kurze Wege für die tangierenden Großindustrien zurückzulegen sind, und wenn man beachtet, daß von diesem neuen Wohnungsentwicklungsgebiet nach Osten zu der alte Stadtkern und nach Westen zu als Erholungsgebiet der Plauersee bequem zu erreichen ist. Außerdem trennen dieses Wohnungserweiterungsgebiet zwei Hauptverkehrswege (und zwar im Norden die Magdeburger Landstraße und im Süden die Neuendorfer Straße) von den beiden angrenzenden großen Fabrikgebieten. Es kommt noch hinzu, daß sowohl an dem östlichen Stadtende nach dem Beetzsee ausgezeichnete Erholungs- und Sportmöglichkeiten geschaffen sind und daß sich ähnlich großzügige, volksgesundheitliche Anlagen in Verfolg der weiteren Entwicklung nach Westen auch am Plauerseeufer hinter der Neuendorfer-Forst sich ermöglichen lassen. Namentlich diese letzteren Möglichkeiten sind so ausgezeichnet, daß man an dieser Stelle sogar daran denken kann, Erholungsstätten größeren Stiles, namentlich für die Sommerurlaubszeit und Ferienzeit zu errichten.

Voraussetzung für diese genannte westliche Entwicklung ist — wie schon erwähnt — der Ausbau des Verkehrsnetzes namentlich mit einer Straßenbahn, insbesondere aber weitgehender Erwerb von Gelände seitens der Stadt sowie der Vollzug weiterer Eingemeindungen. Hinsichtlich dieser besonders wichtigen Vorbedingungen jeder gesunden Stadterweiterung hat die Stadtverwaltung Brandenburgs gerade in der letzteren Zeit bis zur Gegenwart weitschauend vorgearbeitet.

Mit der hauptsächlichsten Stadterweiterungsrichtung nach dem Westen ist das Erweiterungsgebiet Brandenburgs nicht etwa abgetan, vielmehr haben sich bereits im Nordwesten der Stadt unter günstigster Verbindung mit dem ebengenannten westlichen Stadterweiterungsgebiet sehr aussichtsreiche Entwicklungsansätze vollzogen. Es handelt sich hier lediglich noch um eine zusammenfassende städtebauliche Weiterentwicklung dergestalt, daß der große Komplex der neuen Landesirrenanstalt mit dem dazugehörigen Wärterdorf als Wohnsiedlung und mit der alten Kolonie Görden sowie mit der neuen Kriegerheimstättensiedlung und der Oberförsterei Görden zu einem einheitlichen Ganzen vereinigt werden. Ein weiterer Siedlungsansatz ist im Norden der Stadt nach dem ehemaligen Siloer Exerzierplatz hin und nach Brielow zu erkennen, welches Gelände sich ebenfalls für künftigen Wohnungsbau namentlich im Zusammenhang mit der östlich davon nach dem Beetzseeufer sich auftuenden Industrie gut eignet. Schließlich seien noch die Stadterweiterungsansätze in der Krakauer-Vorstadt in der Richtung nach Klein-Kreutz im Nordosten der Stadt erwähnt und ebenso die Stadterweiterungsansätze nach Südwesten im Zuge der Wilhelmsdorfer und Ziesarer Landstraße.

VI. Bauzonung für den Wohnungsbau.

Wenn man die wichtigste Arbeit für eine gute Stadterweiterung in der planmäßigen Geländedisposition für Schaffung von einheitlichen Industriegebieten, Wohngebieten und Grünlandgebieten erblickt, so kann nach dem vorhergesagten von dem Stadtplan Brandenburg wohl behauptet werden, daß das Industriegebiet einerseits und auch das Stadterweiterungs-Wohngebiet andererseits mit Überlegung auf ferne Sicht im Zonungsplan ausgeschieden sind. Bevor von der Grünzonung zu sprechen ist, soll hier noch kurz einiges über die Bauzonung für das Wohngebiet gesagt werden.

In den neuen Zonenbauordnungen, die auf Grund der neuen Musterbauordnung zu bearbeiten sind, haben sich manche Städte besonders angestrengt, eine lange Reihe von Bauzonungen nacheinander abzugliedern. Es ist da oft eine Menge Klein- und Kleinstarbeit geleistet, die ein anerkennendes Zeugnis von dem Fleiß der bearbeitenden Beamten gibt, aber die Übersichtlichkeit und abgerundete Zusammenfassung vielfach fehlen läßt. Unsere Bauzonung in Brandenburg ist zunächst grundsätzlich nur auf das hauptsächliche Wohnungsbaugebiet beschränkt, wobei von der Voraussetzung ausgegangen wird, daß für das Fabrikgelände eine Bauzonung überhaupt nicht in Frage kommen kann; denn die Industrieen müssen sich unbeengt von baupolizei-

lichen Paragraphen hinsichtlich der Höhengestaltung ihrer Häuser nach reinen Zweckmäßigkeits-Gesichtspunkten richten. Man kann hier lediglich eine sogenannte kubische Bauordnung zur Anwendung bringen. Die Bauzonung des Wohngebietes sieht als erste Zone vor: den Komplex der hauptsächlichsten bis jetzt vorhandenen Bebauung sowohl im Stadtkern als auch in der Stadterweiterung und läßt hierfür grundsätzlich vier Vollgeschosse zu. Diese Weitherzigkeit hat ihre Berechtigung in der Tatsache, daß gerade die jüngeren Stadterweiterungsansätze hinsichtlich des Wohnungsbaues in den Mittelstädten in viergeschossiger Vollbauweise sich vollzogen haben und daß man, um nicht ein allzu ungünstiges und ungerechtfertigtes Städtebaugebilde zu erhalten, diesen Ansätzen weitere vernünftig beschnittene Entwicklungen gestatten muß. Innerhalb dieser, bis zu vier Vollgeschossen zulässigen ersten Bauzone sind besondere Straßengebiete und Platzgebiete herausgenommen und besonders abgestuft, soweit sie nur bis zu drei oder gar nur bis zu zwei Vollgeschossen gehen dürfen. Bis zu drei Vollgeschossen innerhalb der ersten Bauzone sollen namentlich solche Straßenzüge gebaut werden, bei denen die vorherrschende Bauweise schon in dreigeschossigen Häusern besteht. Die Einschränkung auf nur zwei Vollgeschosse ist nur an einigen besonders wichtigen historischen Straßen- und Platzteilen vorgesehen. Bei weitem überwiegend ist also in der Bauzone I der viergeschossige Wohnungsbau mit Geschäftsläden und mittleren gewerblichen Anlagen.

Außer der Bauzone I kommt nur noch eine II. und eine III. Bauzone in Frage, und zwar ist die II. Bauzone nur eine Straßen-Bänderzone, also keine Flächenzone, indem bei Mittelstädten der dreigeschossige Wohnungsbau sich an den Ausfallstraßen (Landstraßen) bis zu einer bestimmten Außengrenze hin natürlicherweise entwickeln muß. Breite Ausfallstraßen rechtfertigen jedenfalls eine höhere Bauweise sowohl wirtschaftlich, als auch verkehrstechnisch. Das Bedürfnis an Hochbau ist mit der Zone I (vier Geschosse) und mit der Bänderzone II (drei Vollgeschosse) hinreichend befriedigt. Wenn manche glauben, man müsse mit Rücksicht auf die derzeitige wirtschaftliche Lage mehrgeschossigen Wohnungsbau, also über drei und vier Geschosse hinaus, zulassen, so möchte ich das — soweit Mittelstädte in Frage kommen — als einen Irrtum bezeichnen; denn es steht wirklich mehr als ausreichend Straßenland sowohl im Innern der Städte ausbaufertig zur Verfügung, auch sind reichlich Landstraßen als Ausfallstraßen in unmittelbarer Nähe der Stadtperipherie anbaufähig. Wenn also Baugeld zur Verfügung steht, so fehlt es an Boden gewiß nicht. Wenn aber jemand die Wirtschaftlichkeit einer drei- und viergeschossigen Bauweise ernstlich zu bezweifeln wagt, also aus Sparsamkeitsgründen etwa höhere Bauweise, vielleicht gar Turmhäuser etwa nach dem Vorschlag von Bruno Möhring verlangt, so vergißt er, daß die Privatwirtschaft im Wohnungsbau von ehedem von selbst die besten wirtschaftlichen Wege für sich ausfindig gemacht hat und daß es daher kaum Zufall ist, wenn wir aus der Zeit des privatwirtschaftlichen Wohnungsbaues überwiegend den drei- und viergeschossigen Wohnungsbau vorfinden. Im übrigen verweise ich hinsichtlich der Turmhäuser auf meine besonderen Ausführungen in diesem Hefte.

Die III. Bauzonung mit bis zu zwei bzw. zweieinhalb Vollgeschossen schält sich nach dem vorhergesagten aus dem Vorstadtgelände von selbst heraus. Es sind dies die Gebiete, die begrenzt werden von der Bauzone I als Stadtkern und von der Bauzone II als tangierende Hauptstraßen bzw. von Industriegelände oder Grünland. Dieser sogenannte Flachbau kann sich also strahlenförmig in dem äußeren Vorstadtgelände ausbreiten, wo immer für einen solchen Flachbau das Bedürfnis entweder seitens der Industrie oder seitens Genossenschaften oder seitens Privater besteht. Ob der Flachbau dabei als Vorortssiedlungen in sogenannter städtischer Bauweise gehandhabt wird, nämlich mit Anschluß an die städtischen Versorgungs- und Ableitungsnetze (Gas, Wasser, Elektrizität und Kanalisation) oder ob der rein ländliche Siedlungsbau unter Weglassen all dieser Leitungsstränge gewählt wird, ist Sache besonderer spezialisierter Geländegliederung im Einzelfalle. Jedenfalls genügt eine generelle Bauzonung mit nur drei Zonen für den Wohnungsbau allen praktischen Anforderungen der jetzigen und künftigen Zeit. Es ist nicht bloß unnötig, sondern vielfach geradezu schädlich für die künftige Entwicklung, wenn man allzusehr ins Detail geht.

Das Schlagwort „Hochbau oder Flachbau“ taucht wie bei allen Stadterweiterungen, so auch insbesondere bei der Durchführung der Bauzonung immer aufs Neue auf, und doch ist nichts überflüssiger, als die Beantwortung dieser Frage. „Baut vernünftig“, muß der Mahnruf lauten, um diesen gordischen Knoten zu zerschlagen; und dieses „vernünftige Bauen“ kann man nicht mit allgemeinen Regeln und Redensarten allenthalben vorschreiben, sondern es muß sich aus dem Vertrautsein mit den besonderen örtlichen Verhältnissen und aus einer vernünftigen Überlegung von selbst ergeben. Man braucht dabei weder den sogenannten Hochbau noch den Flachbau zu verurteilen, denn beide haben ihr Gutes an gegebener Stelle und daher im gegebenen Falle ihre Berechtigung. Der Ausbau Brandenburgs vollzieht sich planmäßig teils mit innerstädtischem Wohnungsbau in mehrgeschossiger Bauweise an anbaufertigen Straßen, teils mit Kleinwohnungsbau im Siedlungsverfahren. In ersterer Hinsicht wird der Ausbau von Baulücken nachgeholt (Koppehlstraße, Wilhelmsdorfer Straße, Goetheplatz, Mühlentorstraße und Watstraße), in letzterer handelt es sich um die Siedlungsbauten im Westen der Stadt in der Gegend von Wilhelmshof. Der Anfang wurde mit einem in sich abgeschlossenen Siedlungsblock in städtischem Charakter gemacht; an diesen hat sich im Vorjahre eine größere Siedlungseinheit in völlig ländlicher Art (ohne Anschluß an die städtischen Leitungsnetze) gereiht. Zur Zeit wird die Gesamtanlage durch weitere Siedlungsbauten der Firma Deutsch-Luxemburg ausgebaut.

Fast wichtiger als die Frage nach der Bauweise in bezug auf die Höhenentwicklung ist die Gestaltung der Bauweise in der Flächenentwicklung. Man kann sich allzu schwer von der Aufteilung in Baublöcke, die mechanisch von Straßen begrenzt sind, losmachen, weil die vermessungstechnische Fluchtlinienplanüberlieferung in dieser Hinsicht allzu tief in den Bauämtern eingewurzelt ist. Was ist aber dem gegenüber natürlicher, als von diesem unberechtigten Zwange sich loszumachen und anstatt der Blockbebauung eine Straßenfrontbebauung einzuleiten. Man baue an den Hauptstraßenzügen drei und vier Vollgeschosse, lasse aber das Hinterland ohne Straßeneinkreisung frei bestehen für die Verbindung der Wohnungen mit dem Grün, für den freien Blick und die Gesundheit der Inwohner, auch

für die Nutzung zu Gartenland, zu Spiel- und Sportzwecken. Die Losung muß sein, Wohnungen zu schaffen, die eine Verbindung mit dem Grünland gewährleisten. Es ist ein Irrtum zu glauben, daß diesem Erfordernis nur der sogenannte Flachbau entspräche. Ausschlaggebend ist vielmehr eine Vorschrift über das Verhältnis von Baufläche zu Freifläche; eine diesbezügliche Abstufung von 1 : 1 bis zu 1 : 10 hängt ganz von den örtlichen Umständen ab.

VII. Grünlandpolitik

(Gesundheitsgrün, Land- und Wassersport, Ernährungsgrün, Melioration).

Die Geländedisposition hat — wie bekannt — außer den Einheitsflächen für Industrie und denen für den Wohnungsbau und das Gewerbe auch ausreichende und günstig gelegene Flächen als ständiges Grünland auszuscheiden. Die Lage dieses ständigen Grünlandes sowohl für Spiel und Sport als auch für Ernährungsbetätigung ist von höchster Bedeutung. Wenn eine frühere Städtebauregel von sogenannten Grüngürteln um die Stadt herum gesprochen hat, so ist diese Grünlandanschauung nunmehr hoffentlich gründlich beseitigt; denn ebensowenig, wie man das Industriegelände schematisch irgendwo festlegen darf, und ebensowenig, wie man schematisch den Wohnungsbau nach irgendeiner Stelle zwangsweise lenken kann, darf auch das ständige Grünland in schematischer Weise an irgendeine Stelle der Stadt verlegt werden. Das ist so selbstverständlich und doch noch nicht Gemeingut aller Stadtplaner. Zunächst muß es sich darum handeln, alle bereits bestehenden Grünflächen, namentlich das Erholungsgrün untereinander planmäßig in Verbindung zu bringen durch Ausscheidung von Verbindungsgrünstreifen oder wenigstens baumbepflanzten Promenadenwegen. mit Grünstreifen. Sodann muß das zu einer Einheit verbundene Gesamtgrün an der einen oder anderen besonders geeigneten Stelle einen bedeutungsvollen Sammelpunkt, also eine Konzentration aufweisen, die sich naturgemäß aus der örtlichen Sachlage von selbst ergibt. Bei dem Brandenburger Stadtplan kommen hinsichtlich des Erholungsgrüns zwei solcher Sammelpunkte in Frage, nämlich einmal das Höhengelände des Marienberges im Norden der Stadt und zweitens das wasserbegrenzte Grillendammgelände von der Langen-Brücke bis zum Beetzsee. Im ersteren Falle bildet den Anziehungspunkt die parkartige Beschaffenheit des Marienberges mit der Ansicht auf die Stadt und auf die ferne Umgebung, mit reizvollen Blicken namentlich nach dem nördlichen Seengelände, im zweiten Falle bildet der Land- und Wassersport den Kernpunkt der gesundheitlichen Ansammlung. In weitschauender Grünlandpolitik hat die Stadtgemeinde unter Aufwendung sehr erheblicher Geldbeträge diese beiden Zielpunkte der Volkserholung, namentlich den letzteren unter Betonung des Sportzweckes, in jüngster Zeit besonders ausgebildet. Es ist dies um so bemerkenswerter, als die letzten Jahre in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung für eine solche großzügige Grünlandpolitik durchaus nicht als sehr geeignet erschienen. Es ist dies ein Zeichen dafür, daß ein großzügiger Plan, ein starker Wille und der Drang zur Gesundung sich auch in ungünstigen Verhältnissen und gegenüber zahlreichen Hindernissen durchzusetzen vermag.

Der von der Brandenburger Allgemeinheit früher vielfach erhobene Vorwurf, man sei vom Wasser abgeschnitten, klingt paradox; und doch war dieser Vorwurf sehr berechtigt, weil Brandenburg wohl mit dem Wasser mehr als genügend in Berührung stand, aber dies nur in Gestalt von Überschwemmungen und versumpften Ufern, namentlich an der Stelle am Grillendamm, wo infolge umfangreicher Regulierungsarbeiten große Uferstrecken für Erholung, Sport und Spiel und insbesondere für Wohnungsbauzwecke der Allgemeinheit in den letzten beiden Jahren zugänglich gemacht sind. Es wurden Dämme geschüttet, umfangreiche Baggerarbeiten vorgenommen, Geländeaufspülungen getätigt, neue Kanäle gestochen und alte Wasserarme zugeschüttet; es wurden Pfähle gerammt und Quadersteine an den Uferböschungen verlegt, es wurde eine neuzeitliche Seebadeanstalt mit ausgedehntem Sonnenbad und Sandtummelplatz errichtet, es wurden Spiel- und Sportplätze durch Aufschüttungen gewonnen, ein Stadion in die Planung mit einbegriffen, ein Seglerhaus für den Brandenburger Seglerverein an dem neuen Ufer errichtet, und schließlich wurden eine Reihe von wichtigen und zum Teil schon mit Wohnhäusern besetzte Bauplätze als Villengelände mit vorgelagerten Promenaden gewonnen. Der Wasserlauf der Havel vom Beetzsee durch die Stadt nach dem Plauersee forderte in seinem oberen Teil in der Einkeilung zwischen den beiden Stadtteilen Altstadt und Neustadt Brandenburg geradezu heraus, diese vorgenannten Grünsanierungsarbeiten endlich vorzunehmen und für die Brandenburger Bevölkerung ein Erholungs- und Sportzentrum für Land- und Wassersport auszubilden. Man würde allerdings auf halbem Wege stehenbleiben, wollte man nicht die unbedingt notwendige Straßenführung vom Grillendamm nach dem Innern der Neustadt alsbald in Angriff nehmen und wollte man nicht gleichzeitig das Grünland der sogenannten Kleinschen Insel, sowie (allerdings erst in späterer Zeit) Teile des Packhofes und Wiemannschen Geländes als Verbindung nach der Spittauferanlage, nach dem Goetheplatz und der Havelpromenade mit einbeziehen.

Gleich wichtig wie das Erholungsgrün ist das Ernährungsgrün. Migge hat mit seiner fortwährenden Betonung der außergewöhnlichen Wichtigkeit des Ernährungsgrüns, namentlich mit Rücksicht auf die jetzige und künftige Wirtschaftslage, durchaus recht. Wenn auch die von Migge skizzierten Wege nicht überall und insbesondere nicht so schnell wie er glaubt, zu gehen sind, so muß doch an dem Grundgedanken festgehalten werden, daß ein guter derzeitiger Stadtplan mehr als bisher auf dem Gebiete des Ernährungsgrüns vorzusehen hat. In manchen Städten glaubt man seitens der Stadtverwaltung hinreichend getan zu haben, wenn man ab und zu dem Drängen der Schrebergärtner und Laubenkolonisten dahin nachgibt, daß man ihnen einiges Land pachtweise in irgendeinem Winkel zur Verfügung stellt. Notwendig demgegenüber ist eine planmäßige Einstellung der gesamten Stadterweiterung, insbesondere der gesamten Grünlandverteilungen auf den Gesichtspunkt des Ernährungsgrüns, teils in der Art der Schrebergärten mit Pachtlauben, teils aber auch mit Zusammenfassung und Ausbildung größerer selbständiger Obst- und Gemüsegärtnereien, und zwar beides unter Heranziehung und restloser Verwertung der gesamten Abfallproduktion der Stadt. Man unterschätze nicht die hohe wirtschaftliche Bedeutung einer solchen zielbewußten Ernährungsgrünlandpolitik. Je mehr der einzelne Stadtbewohner in die Lage versetzt wird, entweder durch die eigene Notwendigkeit oder durch die Aneiferung von Kameraden unter

Mitwirkung seiner Familienmitglieder einen wesentlichen Teil seines Jahresernährungsbedarfes mit eigener Hände Arbeit sich zu erzeugen, desto mehr wird die Großversorgung in der Stadt entlastet und desto mehr wird sogenannte Überstundenarbeit seitens der großen Massen geleistet. Wenn dabei gar noch Meliorationsarbeit in Frage steht, so ist dieser Gesichtspunkt besonders wichtig. In Brandenburg sind wir außer der organischen Zusammenfassung aller Schrebergärtnereien auch zu einem großzügigen Meliorationsunternehmen unter Heranziehung städtischer Abfallstoffe für Obst- und Gemüsekultur übergegangen. Die Tatsache, daß ein Gelände von rund 800 Morgen, unmittelbar vor den Toren der Stadt, als Sandsteppe völlig ungenutzt brachliegt, hätte schon in früheren Zeiten, als man den Gesichtspunkt der Selbsternährung nicht so in den Vordergrund gerückt sah, zum Nachdenken anregen müssen; denn ein solcher Zustand ist auf alle Fälle als bedenklich zu bezeichnen.

Nunmehr hat seit etwa zwei Jahren der Bau der Kleinhaussiedlung Wilhelmshof gegenüber der Großindustrie Deutsch-Luxemburg im Westen der Stadt die Veranlassung zur praktischen Aufrollung dieser Meliorationsfrage gegeben. Es mußte die neue Siedlung mit zunächst etwa 150 Wohnungen entweder mit einem langen Sammelkanal (etwa $1\frac{1}{2}$ km) an das städtische Kanalisationsnetz unter Einbau eines automatischen Hebewerkes angeschlossen werden, oder aber es mußte für die Verwertung der Abfallstoffe in unmittelbarer Nähe gesorgt werden.

Im ersteren Falle wären außer den hohen Herstellungskosten auch unwirtschaftliche, ständig hohe Betriebsbelastungen des städtischen Kanalpumpwerkes erfolgt, indem die Kanalabwässer von der Siedlung her kilometerweit nach dem Stadtinnern gezogen und von hier aus auf weitere 8 km in entgegengesetzter Richtung nach dem Rieselfeld gedrückt werden mußten; im zweiten Falle handelte es sich darum, im Abstand von etwa 300 m von der Siedlung inmitten eines unfruchtbaren Geländes einen Sammelbrunnen anzulegen und von hier aus das Abwasser strahlenförmig zu Dungzwecken zu verwerten. Der letztere Weg ist als der billigere hinsichtlich der Herstellungskosten und als der zweckmäßigere hinsichtlich der Betriebskosten mit besonderer Berücksichtigung der Meliorationsmöglichkeiten gewählt worden.

Diese wirtschaftliche Entwässerungsanlage wurde zunächst im unbedingt notwendigen kleinen Rahmen durch die Stadt angelegt. Für den weiteren Ausbau derselben zu gesteigerten Produktivzwecken ist vor Jahresfrist, nachdem die Meliorationsversuche zu sehr günstigen Ergebnissen geführt hatten, als gemischt-wirtschaftliches Unternehmen die „Brandenburger Bodenkulturgesellschaft mit beschränkter Haftung“ gegründet worden. Diese Gesellschaft betreibt nunmehr systematisch die Verbesserung des Grund und Bodens zunächst auf einem Gelände von rd. 60 Morgen, um später von hier aus das anstoßende rd. 700 Morgen große, völlig unfruchtbare Sandgelände der landwirtschaftlichen und gärtnerischen Aufschließung anzugliedern. Es werden in der Hauptsache Kartoffeln, Früh- und Spätkohl, Blumenkohl, Tomaten und Gurken gezogen, wobei der Tomaten- und Gurkenbau auch in besonders hierfür eingerichteten großen Gewächshäusern kultiviert wird, letzteres zum Aufbrauchen der anfallenden Kompostmengen. Der Kernpunkt der Betriebsanlage ist die Verrieselung und Verregnung der anfallenden Abwässer mittels der „Phönix-Beregnungsanlage“, welches System sich für diese Zwecke bisher bestens bewährt hat. Daß das Unternehmen auch sonst mit den modernsten technischen Hilfsmitteln arbeitet, sei nur nebenbei erwähnt. Es muß dabei grundsätzlich stark betont werden, daß die Verwendung modernster technischer Hilfsmittel für die Intensivierung des Gartenbaues noch viel zu wenig bekannt und eingeführt ist. Auf diesem Gebiete müßten die Städte weit mehr Initiative entfalten als bisher. Der Erfolg bleibt nicht aus, wie das Brandenburger Unternehmen beweist.

Dieses Meliorationsunternehmen hat, auf ferne Sicht betrachtet, drei Hauptaufgaben zu erfüllen, nämlich zunächst die Wohnungsabwässer der westlichen Stadterweiterung aufzunehmen und zu verbrauchen, dient also in dieser Hinsicht als Kläranlage. Es hat dann weiter die Aufgabe, systematisch unfruchtbares Land in Ernährungsgrün zu verwandeln, wobei es auch die angrenzenden Kleinsiedler und Laubenkolonisten — soweit irgend möglich — mit seiner Unterstützung in Rat und Tat bedenkt; es hat schließlich die außerordentlich wichtige Aufgabe, das von ihm meliorisierte Ernährungsland in seinem überwiegenden Teil für die Wohnbesiedlung vorzubereiten.

So ist also die Grünlandpolitik der Stadt Brandenburg nicht bloß eine planmäßige für Gesundheits- und Ernährungsgrün, sondern auch eine außerordentlich umfangreiche, weitschauende und erfolgreiche. Sie eilt damit den meisten Städten Deutschlands voraus und wird zur Zeit unseres Wissens nur durch die großzügige Grünpolitik der Stadt Kiel übertroffen.

VIII. Schönheitliche Ausgestaltung.

Schon bei der Gestaltung der Geländedisposition hinsichtlich Ausscheiden der einzelnen großen Geländekomplexe für Industrie, für Wohnzwecke und für Grünland werden bis zu einem gewissen Grade die schönheitlichen Städtebaugesichtspunkte berücksichtigt werden müssen. Dies ist insbesondere möglich, ja in vielen Fällen notwendig bei der Einbeziehung der Wasserläufe in den Städtebau. Bei dem Brandenburger Bauplan ist hierauf die weitgehendste Rücksicht genommen. Charakteristische Landschaftsbilder in unmittelbarer Nähe der Stadt wie auch insbsondere freie Ausblicke auf typische, märkische Landschaften mit verzweigten Wasserarmen sind erhalten bzw. in der Wirkung verstärkt. Es gilt dies in hohem Maße für die Neugestaltung des Stadtviertels am Grillendamm. Das neue Seebad lagert sich mit seinen langgestreckten niedrigen Baulichkeiten, vom Beetzsee aus gesehen, mit stark horizontal ausgeprägtem Charakter vor den mit dem Dom bekrönten Stadtteil. Dieses neue Stadtbild wird harmonisch ergänzt auf der einen Seite durch den neuen Stichkanal mit der anschließenden Mühlenindustrie und auf der andern Seite durch das neue Seglerheim und die neue Beetzseeuferpromenade, wobei das angegliederte neue Villenviertel den abschließenden Rahmen bildet. Dazwischen sind markante Durchblicke ausgespart und zwar über die Homeyenbrücke weg ein Fernblick nach der Hauptkirche Brandenburgs, der Katharinenkirche, und anschließend daran ein Blick nach dem Chor der altehrwürdigen Gotthardtkirche. Weitere Zwischenblicke sind belebt einmal durch die an die Homeyenbrücke sich anschließende neue Beamtenwohnhausgruppe und weiter zwischen dem einen Springturm der Badeanstalt und dem Seglerheim durch die Aufstellung einer sogenannten Tritonengruppe, ein Kunstwerk aus der Schule des Spät-

barock-Meisters Bernini um 1625. Das Denkmal, bestehend aus einer 3½ m hohen Meeresgöttin (Galatea) und aus vier äußerst bewegt und muskulös dargestellten flankierenden Tritonen, ist der Stadt Brandenburg von der preußischen Kronverwaltung in entgegenkommender Weise zu einem billigen Ankaufspreise zur Verfügung gestellt und von der Brandenburger Industrie für die Ausschmückung des neugeschaffenen Grillendammgeländes am Beetzsee gestiftet worden. Die Stadtverwaltung hat es sich angelegen sein lassen, die Aufstellung dieses Denkmals zu verbinden mit einer entsprechenden Grünplatzausgestaltung.

Die Bereicherung in Gestalt dieses wichtigen Denkmals am Seeufer reiht sich in würdiger Weise den übrigen sehr beachtenswerten Maßnahmen der letzten Zeit ein, die darauf abzielten, auch im Innern der Stadt die Grünanlagen Brandenburgs zu vermehren, zu vergrößern und künstlerisch namentlich auch durch Denkmalsausstattung auszugestalten. Die Aufstellung von Denkmälern für die gefallenen Angehörigen der ehemals in Brandenburg gestandenen drei Regimenter gab willkommenen Anlaß hierzu. In richtiger Einschätzung der Wichtigkeit künstlerischer Ausgestaltung der einzigartig schönen und zahlreichen innerstädtischen Anlagen Brandenburgs hat namentlich die derzeitige Stadtleitung auf diesem Gebiete besonders fördernd eingegriffen, wobei allerdings die Stiftungsfreude einiger Brandenburger Bürger zum Gelingen mit beigetragen hat. Es darf in diesem Zusammenhange besonders der neuen „Krügerbrücke" zur Verbindung der Spittauferanlage mit dem Goetheplatz sowie der Ausgestaltung des Spittaufers selbst gedacht werden.

Ein wichtiger Teil der schönheitlichen Ausgestaltung des Brandenburger Stadtbildes ist die ausgedehnte Marienberganlage mit ihren besonders reizvollen Fernblicken und ihren intimen Grünbeeteinzelausgestaltungen. Schließlich bildet auch ein Wahrzeichen Brandenburgs die Reihe der mächtigen Eisenbrücken über den Silokanal, wobei das Bild des Umschlaghafens und das der mächtigen Industrieanlage Deutsch-Luxemburgs hervorzuheben ist.

Die innere bauliche Umgestaltung zeigt im Vordergrunde den Umbau des „Kurfürstenhauses" gegenüber dem neustädtischen Rathaus. Abgesehen von der Verkehrsverbesserung für Fahr- und Fußgängerverkehr hat hier Brandenburg auch ein neues Städtebild gewonnen, das sich sowohl in rein architektonischer Hinsicht, als auch mit Rücksicht auf die Farbgebung dem guten Altteil anderer historischer Städte an die Seite stellen darf.

Dieser Umbau ist auch bedeutungsvoll geworden hinsichtlich des Wiederauflebens einer gewissen Farbenfreudigkeit im Brandenburger Städtebau allgemein. Ohne die vielfach übertriebenen und oft mißlungenen Versuche Magdeburgs auf diesem Gebiete nachzuahmen, haben sich nicht bloß einzelne Häuser, sondern mitunter ganze Straßenteile farbenbelebt umgestaltet.

Zusammenfassend in bezug auf die schönheitliche städtebauliche Ausgestaltung Brandenburgs kann gesagt werden, daß angestrebt wurde, die wertvollen historischen Baudenkmäler in gutem Zustande zu erhalten, und auch mit frischem Drange Neues anzugliedern. Es bleibt noch vieles zu tun übrig; möge der derzeitige lebendige Geist auf diesem Gebiete fortleben, auf den übrigen städtebaulichen Entwicklungsgebieten nicht ermüden und wenn auch nicht alles, so doch das wichtigste von dem im Generalbebauungsplan vorgesehenen in der nächsten und näheren Zeit der Verwirklichung entgegenführen.

DAS TURMHAUS IN DER WOHNSIEDLUNG.

EINE KRITISCHE STELLUNGNAHME ZU DEM VORSCHLAGE DES ARCHITEKTEN BRUNO MÖHRING.

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. WOLF, Brandenburg (Havel).

In der Nummer vom Sonntag, den 21. Januar 1923, hat die „Deutsche Allgemeine Zeitung" einen Vorschlag des Architekten Bruno Möhring-Berlin mit einer Bildbeigabe veröffentlicht, welcher eine grundsätzliche Umgestaltung der bisher üblichen Wohnsiedlung vorsieht. Der Kernpunkt dieser Umgestaltung fußt auf den technisch-wirtschaftlichen Vorzügen einer Massenansammlung von Wohnungen in einzelnen Turmhäusern. Es sollen besondere Betriebsersparnisse dadurch erzielt werden, daß man in einem Turmgebäude mit etwa 10 bis 20 Wohngeschossen rund 200 Kleinwohnungen unterbringt, weil durch diese Massenansammlung die Bedürfnisse an Wasser, Licht und Wärme durch eine Hauszentrale mit höchster Wirtschaftlichkeit befriedigt werden könnten. Es ist an die Aufstellung einer Dampflokomobile gedacht mit einer Maschinenleistung von 12 P. S., wobei die Abwärme für gemeinsame Wäscherei und gemeinsame Badeanlagen und für sonstigen Warmwasserbedarf restlos Verwendung finden soll. Einen besonderen Vorzug erblickt der Verfasser auch in der Unterbringung von Handwerkergruppen in den Turmhäusern, wodurch die wichtigsten Lebensbedürfnisse ohne großen Zeitaufwand im eigenen Hause erfüllt werden können, also keine Verkehrsmittel im bisherigen Sinne beansprucht würden. Die Turmhäuser sollen vereinzelt, jedoch unter sich zu Gruppen von je 4 Turmhäusern in freies Gelände gestellt werden, so daß genügend Land ringsum für Wohnungskleingärten übrigbleibt. Das Ganze stellt einen Kompromiß-Vorschlag dar zwischen gehäufter Bauweise einerseits und der Verbindung mit Grünland andererseits.

Es ist richtig, wenn der Verfasser im Interesse der Behebung der übergroßen Wohnungsnot sich dahin äußert, daß jeder Plan, der auftaucht, die ernsteste Prüfung verdient und daß nicht etwa Äußerlichkeiten, architektonische Bedenken oder gar der Umstand, daß das Projekt grundsätzlich mit dem Überlieferten bricht oder sich nicht an Dogmen hält, die Ursache sein dürften, daß man mit einem „Achselzucken daran vorübergeht, es lächerlich macht oder totschweigt". An dieser Stelle soll eine kurze sachliche Prüfung des neuen Vorschlages nach den verschiedenen Gesichtspunkten hin stattfinden, die für den Wohnungsbau als unerläßlich grundsätzlich zu beachten sind, ohne daß man dabei etwa starr an dem bisher Überlieferten festhält.

Die erste Frage für jedes Wohnungsbauprojekt ist:

Wer finanziert den Bau?

Die zweite Frage:

Wer baut?

Die dritte Frage:

Wer verwaltet das Gebäude?

Eine weitere Fragengruppe taucht in verkehrspolitischer und städtebaulicher Hinsicht auf, nämlich:

Wo muß gebaut werden?

Welches ist auf der betreffenden, als notwendig erkannten Baustelle die zweckmäßigste Bauweise? (Hochbau oder Flachbau?)

Schließlich sind auch noch die technisch-wirtschaftlichen Fragen zu stellen und die sozialpolitischen Gesichtspunkte der Bevölkerungsschichtung berücksichtigen. Es wäre falsch, eine einzige all dieser vielen Fragen für sich allein in den Vordergrund zu stellen und die Güte eines Neuerungsvorschlages etwa damit beweisen zu wollen, daß beispielsweise ein Vorschlag gerade besonders günstiges Ergebnis zeitige hinsichtlich der technisch-wirtschaftlichen Vorgänge.

Betrachten wir das Projekt von Turmhäusern in dem von Bruno Möhring vorgeschlagenen Sinne unter den eben skizzierten Gesichspunkten, so ist schon die Beantwortung der ersten Frage:

„Wer finanziert solche Häuser?“

unter den heutigen Umständen ganz besonders schwierig, selbst für eine Großstadt wie Berlin, geschweige denn für mittlere und kleinere Städte, in denen die Wohnungsnot verhältnismäßig nicht weniger stark auftritt als in den Großstädten. Wir wissen, daß unter der Zwangswirtschaft des Wohnungswesens die Initiative des einzelnen Privatmannes für den geschäftsmäßigen Wohnungsbau völlig ausgeschaltet ist. Wir wissen ferner, daß die gemeinnützigen Baugenossenschaften, Baugesellschaften und Bauvereinigungen aus eigener Kraft ebenfalls nicht mehr zu bauen in der Lage sind. Es ist weiter bekannt, daß weder Reich noch Staat noch Gemeinde von sich aus allein Wohnungsbauten in größerer Zahl in eigener Regie finanzieren. Soweit in der letzten Zeit Wohnungen erstellt wurden, sind sie, wenn man von den wenigen Villenbauten absehen will, in der Hauptsache durch die Wohnungsbauabgabe unter gleichzeitiger Heranziehung staatlicher Zuschüsse (auf 20 Jahre unverzinsliche Staatsdarlehen) finanziert, oder aber es haben einzelne Industrien teilweise unter dem natürlichen Zwange und teilweise unter gesetzlichem Druck den Bau von Wohnungen für ihre Arbeiter und Angestellte auf eigene Kosten unter Ausschaltung jeglicher Zuschüsse in die Hand genommen. Man kann sagen, daß es sich z. Zt. in der Hauptsache nurmehr um entweder behördlichen Wohnungsbau oder industriellen Wohnungsbau handelt. Diesen obliegt, da sie die Eigentümer dieser neugeschaffenen Wohnungen sind, auch die Verwaltung der Wohnungen. Letztere erfordert — wie die Erfahrung aus einzelnen größeren Einheitssiedlungen bereits gelehrt hat — einen außerordentlich umfangreichen und kostspieligen und vielfach auch umständlichen Apparat. Die Erfahrungen auf diesem Gebiete gehen sogar soweit, daß schon allein aus den Unterhaltungs- und Verwaltungsgründen weder die Behörden noch die Industrien zum Bau von großen Häusern mit vielen Wohnungen in einem einzigen Baukomplex hinneigen. Es besteht vielmehr das Bestreben, den Wohnungsbau in einem beweglicheren System, nämlich in kleineren Häuserkomplexen (Reihen- oder Gruppenhäusern), zu vollziehen, um hierdurch gerade in der Verwaltung der gebauten Häuser eine dezentralisierte Vereinfachung unter Heranziehung einzelner besonders geeigneter Mieter zu erzielen.

Ebenso wichtig wie die Finanzierungs- und Verwaltungsfrage, ja noch wichtiger mit Rücksicht auf die Zukunft, ist die Frage

„Wo soll gebaut werden?“

Selbst wenn wir annehmen, daß jede Stadt jährlich mindestens 200 Kleinwohnungen aus finanziellen Gründen zu bauen in der Lage wäre, und wenn wir weiter annehmen, daß jede Stadt genügend freies Gelände in der Umgebung des Stadtkerns für den Bau von Turmhäusern zur Verfügung hat, um an einem Einzelpunkte Hunderte von Kleingärten als Familiengärten den Wohnungen beigeben zu können, so wird doch die Wahl des Bauplatzes eine ungeheuer schwierige, ja ich möchte sagen, in den meisten Fällen überhaupt nicht lösbare Aufgabe sein; denn angenommen, es baut die Behörde (die Gemeinde), so setzen sich die künftigen 200 Familieninsassen des Turmhauses aus den Leuten zusammen, die auf der Dringlichkeitsliste des Wohnungsamtes stehen. Diese Familien sind aber in sozialer Hinsicht, in Berufshinsicht, namentlich aber in bezug auf den Ort ihrer Beschäftigung, so ungeheuer verschieden, daß man sie unmöglich an einen einzigen bestimmten Punkt an der Peripherie des Stadtkerns zwangsweise zusammendrängen kann. Dazu kommt, daß vielleicht die Hälfte all' dieser Familien Lust und Liebe und Kenntnis für die Behandlung von Familiengärten hat, während die andere Hälfte von diesen Dingen nichts versteht und auch nichts wissen will. Die Behörde würde also bei Vermietung eines solchen Turmhauses in die unglaublichsten Schwierigkeiten geraten, sie würde insbesondere Gefahr laufen, daß, sobald sich die Wohnungsnot einmal etwas behoben hat (und das wird auch sicherlich einmal eintreten), eine nicht unerhebliche Anzahl von Familien dieses Turmhaus verläßt, um in günstigere Wohnungsbedingungen umzusiedeln. Man denke an den ungeheueren finanziellen Verlust bei einer solchen Situation, der sich um so mehr steigert, als ein solches Turmhaus nicht zu Bürozwecken umgestaltet werden kann, wegen seiner Lage außerhalb der Stadt. Unter diesen, für die Zukunft außerordentlich wichtigen Gesichtspunkten wird es kaum ein städtischer Baudezernent wagen, seiner Behörde zum Bau eines solchen Wohnungsturmhauses zu raten. Angenommen aber, es soll die Industrie ein solches Turmhaus herstellen, so ist hier die Bauplatzfrage noch schwieriger, denn bekanntlich liegen die größeren Industrien selten in einer Stadt so benachbart zusammen, daß sich dieselben zum Bau eines solchen Turmhauses zusammenschließen könnten. Eine einzelne Industrie aber wird immer den größten Wert darauf legen müssen, daß die von ihr zu erstellenden Wohnungen für ihre Angestellten und Arbeiter in möglichster Nähe der Arbeitsstätte liegen. Es gehört aber schon eine ganz mächtig entwickelte Großindustrie — wie etwa Deutsch-Luxemburg oder die Brennaborwerke hier in Brandenburg — dazu, um überhaupt den Gedanken eines Turmhauses mit 200 Wohnungen nur auftauchen zu lassen, und selbst in diesem Falle ist eine solche Industrie ein viel zu kluger Rechner, um nicht den größten Wert auf eine elastische Wohnungsgestaltung zu legen, die sich darin ausdrückt, daß die betreffende Industrie immer an der untersten Grenze ihres Arbeiterstammes hinsichtlich der Wohnungsherstellung zu

bleiben bestrebt ist. Der Wechsel unter dem Gros der Arbeiter ist ein so starker, daß eine Industrie niemals daran denken kann, den gesamten Wohnungsbedarf ihrer Arbeiter auch nur annähernd zu decken, selbst wenn sie dazu finanziell in der Lage wäre. Umgekehrt wäre gleichzeitig die Freizügigkeit der Arbeiter und Angestellten selbst durch solche Turmhäuser gefährdet, wenn nicht gar unterbunden, weil es zu schwierig wäre, aus diesem einen Wohnungspunkt heraus etwa den Beruf an einer Arbeitsstätte aufzunehmen, die in entgegengesetzter Richtung etwa am anderen Stadtende liegt. Man würde also letzten Endes gerade die Verkehrsfrage, die der Verfasser mit dem Turmhaus besonders sparsam gestalten will, in der unwirtschaftlichsten Weise aufrollen.

Es kommt ein noch sehr wichtiger städtebaulicher Gesichtspunkt hinzu, nämlich die Tatsache, daß in den meisten Städten viele Kilometer lang für den Wohnungsanbau fertige Straßen vorhanden sind, die nur darauf warten, durch neuen Häuserbau hinsichtlich der verlegten Gas-, Wasser- und Kanalisationsleitungen angeschlossen zu werden. Es ist ein geradezu ungeheuerlich großes Kapital, welches hier ungenutzt brachliegt, während bei der Errichtung eines Turmhauses ein neuer Wasserstrang und ein neuer Gasstrang an die eine neue Baustelle vor die Stadt hinaus mit neuer sehr hoher Kapitalaufwendung geführt werden müßte. Auch eine neue Straße nach einem solchen Turmhaus müßte angelegt werden, die bei innerstädtischem Ausbau von Baulücken ebenfalls schon in bestem Zustande vielfach vorhanden ist. Schließlich ist es auch nicht ganz gleichgültig, ob man die innerstädtischen Baulücken bestehen läßt und gleichzeitig auf freiem Gelände vor der Stadt draußen ausgeprägten Hochbau betreibt, denn ein Stadtganzes ist selbst im Zeichen der größten Wohnungsnot doch immer noch ein organisches bauliches Gesamtgefüge, bei dessen Ausgestaltung die Architektur in weiterem Sinne nicht ohne weiteres ausgeschaltet werden kann mit dem Hinweis, sogenannte schönheitliche Gesichtspunkte hätten in den Hintergrund zu treten. Wenn schon an die Ansammlung von Wohnungen in Hochhäusern gedacht werden soll, mit besonderer Betonung von technisch-wirtschaftlichen Einsparungen, dann kann dies mit zwingender Logik nur im Stadtkern, nicht aber im freien Außengelände in Erwägung gezogen werden, eben wegen der hier allseits vorhandenen Anschlußleitungen für Wasser, Gas, Elektrizität und Kanalisation, weil hierdurch bereits vorhandene Betriebszentralen (Gaswerk, Elektrizitätswerk, Wasserwerk, Kanalstation usw.) weiter ausgenützt werden. Gerade hierin ist doch ein besonders technisch-wirtschaftlicher Vorzug zu erblicken.

Es darf auch schließlich der baubetriebsmäßige Vorgang nicht ganz außer acht gelassen werden. Die Erfahrungen der letzten Zeit lehren, daß bei den derzeitigen Geldentwertungsverhältnissen ein Bau um so billiger sich stellt, je schneller er vollendet wird. Die schnelle Vollendung wird aber in den meisten Fällen dadurch gewährleistet, daß man größere Bauten in möglichst kleinen Losen an möglichst viele Unternehmer vergibt; es müßte denn sein, daß eine einzige Großfirma mit allen technischen Vollkommenheiten der Neuzeit solch ein Turmhaus in Auftrag bekäme, was aber schon aus volkswirtschaftlichen und gemeindepolitischen Gründen nur in den seltensten Fällen möglich sein dürfte, in mittleren und kleineren Städten überhaupt nicht.

Wenn in dem betreffenden Artikel noch die Möglichkeit des Schnell-Straßenbahn-Baues, der Güterbeförderung auf den Straßenbahnschienen, die unmittelbare Verwertung der organischen Abfallprodukte zu Düngerzwecken als besonderer Vorzug des Turmhauses genannt ist, so ist zu bemerken, das es für diese Dinge durchaus nicht eines Turmhausprojektes bedarf, das vielmehr jede anders geartete, vernünftig angelegte Stadterweiterung dieselben Vorzüge in sich schließen kann. Wenn aber die organisatorisch-soziale Frage der Eigentumsverteilung auf Grund neuer Rechtsformen im sogenannten Etagenkauf als ein besonderer Vorzug des Wohnungsturmhauses angeführt wird, so scheint mir doch dieses an sich nicht neue Problem in seiner Auswirkung bei einem Turmhaus nicht genügend durchdacht zu sein. Der Etagenkauf in einem solchen Turmhaus dürfte in der Praxis das Schlimmste darstellen, was man sich in dieser Hinsicht überhaupt denken kann. Man kann davor nur warnen. Als eine völlige Entgleisung in diesem Vorschlage muß der Wegfall von Treppen und der Ersatz derselben durch eine Spiralrampe im Innern des kreisrunden Turmhausblocks bezeichnet werden. Ich glaube, daß selbst der Verfasser nicht im Ernste an die Ausführung einer solchen Etagenbeförderung bis in die Höhe des 12. Stockwerks denkt, falls er vor die tatsächliche Ausführung eines solchen Turmhauses gestellt wäre.

Nicht zu bestreiten ist dagegen der Vorzug der Unterbringung von Handwerkergruppen in dem Turmhaus. Dieser Vorzug ist aber auch bei andersgearteter Stadterweiterung sehr leicht anzubringen, wobei im letzteren Falle sogar noch der große Nachteil der unmittelbaren Lärmbelästigung für die zahlreichen Inwohner wegfällt.

Aus dieser sachlichen Kritik ergibt sich, daß die Lösung der Wohnungsfrage in dem Turmhausprojekt als Wohnsiedlung nicht zu finden ist. Es mag sein, daß in der einen oder anderen Großstadt sich vereinzelt ein solches Turmhaus unter ganz besonders günstig gelagerten örtlichen Verhältnissen bewähren kann; im allgemeinen aber muß dieser Vorschlag als unbrauchbar abgelehnt werden. Was uns allein aus der Wohnungsbau-Kalamität heraushelfen kann, das ist die Beseitigung der Zwangswirtschaft auf dem Gebiete des Wohnungswesens, wodurch die private Bauwirtschaft wieder als ausschlaggebender Faktor im Wohnungsbau aufzutreten in der Lage ist.

LANDSCHAFTLICHE UFERBÄUME.

Von EMIL GIENAPP, Hamburg. Hierzu die Tafeln 37—38.

Gewässer- und Uferbepflanzungen bilden im Rahmen landschaftlich-dekorativer Gartenkunst ein wichtiges und untrennbares Moment feinsinnigen, künstlerischen Schaffens, da von deren technisch richtiger Ausführung und Anordnung, sowie von der glücklichen Auswahl der hierfür geeigneten Laub- und Nadelholzarten, einzig und allein die szenisch gewollte Einzelwirkung, als auch die des landschaftlichen Gesamtbildes, abhängig ist. Mehr aber noch als die niedrige

Pflanzenvegetation, also die der Sträucher und Stauden, kommen für die Erreichung dieses Zweckes baumwüchsige Laub- und Nadelhölzer in Betracht, weil diese vermöge ihrer kräftigeren Zweiggliederung und gewaltigen Aufbau- und Kronendimensionen nicht nur das Pflanzungsbild am auffälligsten malerisch und wirkungsvoll herausbringen und demzufolge einen erwünschten Stützpunkt für die umliegenden Pflanzengruppierungen schaffen, sondern auch mit ihrer weit- und tiefgreifenden Bewurzelung vorspringenden oder steilen Uferbildungen die benötigte Festigkeit geben. Aus diesem Grunde können für Uferbepflanzungen auch nur solche Baumarten bevorzugt werden, die neben einer malerisch und typisch gestalteten Aufbaugliederung ein zähes und kräftiges Wurzelvermögen besitzen, um selbst eine gelegentliche Unterspülung zu vertragen und die Uferschüttungen je länger, je mehr zu befestigen; einer völligen Entblößung der Wurzelkrone müssen sie ebensowillig widerstehen als in der Wurzelfestigkeit sturmsicher und in der Belaubung schutzbietend sein. — Als praktisch ebenso wertvolle wie landschaftlich hervorragend wirkende Pflanzungsmittel dieses Zweckes wären zunächst die Weiden zu nennen, da diese in ihrem abweichenden Bezweigungs- und Belaubungscharakter in jedem Pflanzungsbilde sofort dekorativ hervordrängen und dabei eine reiche und widerstandsfähige Bewurzelung besitzen. Die schönste ihrer Art ist die im Winter weithin gelbleuchtende Trauerdotterweide (Salix alba vitellina pendula nova). Mit ihrer bindfadenförmigen, schon bei jüngeren Exemplaren langherabhängenden, dichtwüchsigen und mit graugrüner Belaubung besetzten Bezweigung, ist sie die wertvollste Trauerweide des Nordens, zumal sie absolut winterhart ist und nicht wie ihre Konkurrentin um den Schönheitspreis — Salix babylonica — im Winter in exponierten Lagen zurückfriert, dadurch im Wachstum zurückbleibt und in der landschaftlichen Schönheit leidet. Ihr nahe steht die Zierliche Trauerweide (Salix elegantissima). Der Habit dieser Pflanze erscheint im Ganzen zierlicher und eleganter, und die sehr feine Belaubung tut ein übriges, diese Weidenart als größere Exemplare zu einem wertvollen und wirkungsvollen Uferbaum zu stempeln. Auch die purpurzweigige Trauerweide (Salix purpurea pendula) mit feinen Zweigen und zierlicher, graugrüner Belaubung, sowie die feinblättrige Trauerweide (Salix purpurea Scharfenbergensis) und die bekannte breitblättrige Trauerweide (Salix Caprea pendula) gehören mit der von unten auf bezweigten und breitbelaubten, breitblättrigen Trauerweide (Salix blanda) hierher, denen sich als letzte noch einige Arten der Silberweiden (Salix alba argentea usw.) anschließen.

Gegensätzlichen Charakters, landschaftlich und als Befestigungsbaum aber nicht weniger brauchbar, ist die Pyramidale Bachweide (Salix helix pyramidalis), die sich zu gewaltigen Kronen aufbaut, auf kraftvoller Bezweigung eine dichte und ziemlich großblättrige, tiefgrüne Belaubung trägt und als hübschgewachsener Einzelbaum der Standortsumgebung nur ihren Charakter aufdrängt.

Neben den Weiden können dann weiter die Rot- und Weißerlen (Alnus glutinosa und incana) zweckdienliche Verwendung als Uferbäume finden, zumal sie in der Eigentümlichkeit, mehrstämmig aus einer Wurzelkrone aufzuwachsen, eine Eigenschaft besitzen, die ihre malerische Aufbauform noch erhöht und ihren praktischen Gebrauchswert als Sturmschützer wesentlich verbessert; daneben bleibt die ausgesprochene Schönheit einer kronengegliederten Erle ebenfalls bestehen, und insbesondere ist die hängezweigige (Alnus pendula nova) als solcher von ausgezeichneter Wirkung. Mit den Weiden teilen die Erlen eine Genügsamkeit in der Bodenbeanspruchung und

Abb. 78. Dotter-Weide.

Abb. 79. Blühender Schneeball am Ufer

eine große Widerstandsfähigkeit gegen tierische und pflanzliche Schmarotzer, wie sie auch noch besonders dadurch ausgezeichnet sind, daß sie zur Frühlingszeit einen wunderhübschen Kätzchen-Behang tragen und damit im Landschaftsbilde zu eigenartigen und interessanten Erscheinungen werden.

Ein Uferbaum ganz eigenartiger Schönheit ist die von unten auf belaubte und zu einer geschlossenen Pyramidenform sich aufbauende Kanadische Pappel (Populus canadensis). Es bleibt sich hierbei einerlei, ob sie als Einzelbaum das Pflanzungsbild einer vorspringenden Uferspitze beherrscht, ob sie auf dem Uferrasen zu mehreren in zwangloser Stellung beieinander angeordnet werden oder an weitgestreckten Wasserläufen in Reihenabständen angepflanzt sind, ihre dominierende Schönheit weiß sich überall die gebührende Achtung zu verschaffen. Dabei ist diese Pappelart von großer Wüchsigkeit, besitzt eine lange Lebensdauer und trägt in der glänzendgrünen, lederartig festen und großen Belaubung ein weiteres Moment ihrer landschaftlichen Bevorzugung.

Von ähnlicher Wirkung ist die Pyramideneiche (Quercus pedunculata fastigiata), sofern sie als großer Standbaum vorhanden ist und ihren typischen Gliederungswuchs besitzt. Ihre Lebensdauer ist eine längere als die der vorgenannten Pappel, ihr Wuchs ist jedoch weniger schnell und auch an den Boden stellt sie größere Ansprüche als diese. Ein Vorzug ist, daß sie ihre harte und eigenartig geformte Belaubung sehr lange festhält und Wind und Wetter, auch allem Ungeziefer, den trotzigsten Widerstand bietet.

Als Uferbäume verhältnismäßig selten anzutreffen sind Sumpfzypressen (Taxodium distichum), obgleich sie sich hierzu ganz besonders eignen, denn sie besitzen nicht nur einen malerischen und zierlichen Wuchs kraftvoller Gliederung, sondern verlangen auch Existenzbedingungen, die ihnen in der Nähe von Gewässern am vorteilhaftesten geboten werden. Im botanischen Sinne zu den Nadelhölzern gehörig, ist diese eigenartige Baumform nur sommergrünen Charakters, wie auch die hellgrün gefärbten, zierlich gefiederten Laubstände wenig Ähnlichkeit mit dem Nadelkleide der immergrünen Nadelhölzer besitzen, und nur der ornamentale Wuchs und der quirlständig regelmäßig angeordnete Astbau verraten auch dem Laien ihre Zugehörigkeit zu letzterer Pflanzenart. In jüngeren Jahren ist die Sumpfzypresse nicht immer einwandsfrei winterhart und bedarf des Schutzes, mit ihrem Heranwachsen wird aber eine Winterdecke überflüssig und auch das Wachstum wird ein schnelleres.

Von malerischer Schönheit als Uferpflanzen sind ferner die verschiedenen Arten und Formen der Lärchen (Larix), und zwar sowohl als mächtige Einzelbäume als auch in gruppenartigen Pflanzungen. Die schnellwüchsigste und in den Bodenverhältnissen am anspruchlosesten ist die heimische Larix europaea, die sibirische Lärche (Larix sibirica). In den Lebensbedingungen gleich genügsam, besitzen die Lärchen in ihrem nadelähnlichen Blattkleide büschelartiger Anordnung ein ebenso interessantes als landschaftlich schönes Aussehen, entwickeln sich kräftig und sind mit ihrem Heranwachsen als Einzelbäume von imposanter Wirkung. Bekanntlich sind auch sie laubabwerfenden Charakters, stellen aber zur Winterzeit in ihrer eigentümlichen Zweigbildung ebenfalls auffällige Erscheinung dar. Kompakteren Wuchses und dichterer Belaubung ist Larix leptolepis, sie geht aber nicht so schnell in die Höhe und wird erst in älteren Jahren zu einem ansehnlichen Landschaftsbaum.

Schließlich besitzen wir noch in den verschiedenen Arten der Hänge-Birken, -Buchen und -Eschen ein wertvolles Pflanzungsmaterial für in Rede stehenden Zweck, und auch die hängenden Pappeln, Ulmen und Linden sind hierfür nicht weniger wertvoll. Was diese Baumarten indessen an malerischer Aufbaugliederung vor anderen Uferbäumen voraushaben, lassen sie mit Rücksicht auf ihre geringe Wurzelfestigkeit an praktischen Gebrauchswert vermissen, so daß sie wohl für breite und ausgedehnte Uferflächen als szenisch wirkungsvolle Standbäume, weniger aber als Uferbefestigungsbäume in Frage kommen. Sie können also nur da bevorzugt bleiben, wo es sich darum handelt, eine größere Teichanlage oder ein natürliches Landschaftsgewässer stimmungsvoll und künstlerisch wirkend zu umpflanzen. In dieser Verwendungsart leisten sie dann allerdings dem ausführenden Landschaftsgärtner wesentliche Dienste, da es ohne diese Baumarten schlechterdings unmöglich sein würde, Ufer- und Gewässerberandungen gartenkünstlerisch so zu umpflanzen, wie es für ihre landschaftliche Ausdruckswirkung unbedingt nötig ist.

DIE PLAZA MAYOR VON SALAMANCA.

Von Regierungs- und Baurat Dr.-Ing. O. JÜRGENS.

Eine der bemerkenswertesten Erscheinungen in den Städten Spaniens ist die Plaza Mayor, ihr einheitlich umbauter Hauptplatz, ihr für Volksversammlungen, Aufzüge und öffentliche Schaustellungen bestimmter, monumentaler Mittelpunkt. Wohl der schönste dieser Art Plätze ist der von Salamanca. Spaniens altehrwürdige Universitätstadt kann ihres gleichmäßig-vornehmen allgemeinen Ausbaus, wie auch des Reichtums ihrer Prachtgebäude wegen, wohl ohne Übertreibung als die baulich schönste Stadt im ganzen Land bezeichnet werden. Hier herrschen ausschlaggebend die Stilarten des 16. bis 18. Jahrhunderts vor, von der aus der Gotik mit maurischen Anklängen hervorgegangenen sogenannten Platereske, der in ihrem Überreichtum von feinen Flächenverzierungen an Silberschmiedekunst — daher der Name — erinnernden spanischen Frührenaissance, bis zum reifsten Barock, der in seinen letzten Schöpfungen gleichfalls in flächenüberspannendem Zierat schwelgt. Aber auch die in anderen Zeitabschnitten entstandenen Gebäude zeigen eine ausgesprochene Vorliebe für reiches Schmuckwerk. Dies ist wohl hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß der hier ausschließlich verwandte Sandstein aus der Gegend des Nachbarstädtchens Villamayor, der in bruchfeuchtem Zustand ganz weich, ähnlich wie der bekannte Savonniere-Kalkstein Frankreichs, sich beinahe mit dem Messer schneiden läßt und an der Luft erst nachträglich erhärtet, zu lebhafter Flächenbehandlung geradezu herausfordert. Es ist wohl kein Zufall,

daß gerade Salamanca der Geburtsort José Churrigueras, des spanischen Borromini, ist, der unter diesem üppigen Formenreichtum groß geworden, Gründer und Hauptvertreter der sogenannten salmantinischen Schule wurde, deren sprudelnde, frei erfindungsreiche, schließlich über alle altbewährten Regeln sich hinwegsetzende Formensprache der ganzen Baukunst Spaniens zu Ausgang der Barockzeit ihren Stempel aufdrückte. Hier sei nur an einige der hervorragendsten Gebäude der Stadt, die reichen Kirchen, den Eingangsbau der Universität, die unübertroffene Glanzleistung des plateresken Stils, und die allbekannte, über und über mit kunstvoll ausgehauenen Muscheln verzierte Casa de las Conchas erinnert. So ist denn auch die Plaza Salamancas weit prächtiger durchgebildet als die anderer Städte.

Der Gesamtentwurf stammt von Andrés García de Quiñones, von dem auch, um 1720 beginnend, die umgebenden Bürgerhäuser ausgeführt wurden. Der Grundriß des Platzes (Abb. 80) bildet bei kaum bemerkbarer Unregelmäßigkeit annähernd ein Quadrat von durchschnittlich 75 bis 80 m Seitenlänge, ohne die Laubengänge gemessen. Der Platz ist wagerecht eingeebnet, so daß sich an seinen Durchbrechungen fast überall nennenswerte Höhenunterschiede ergaben, die durch Treppenanlagen ausgeglichen sind. Von den von Norden nach Süden den Platz durchquerenden Hauptstraßenzügen, geht nur die Calle de Zamora—Calle de San Pablo stufenlos durch, während die gleichfalls sehr wichtige Verkehrsstraße Calle de la Rua und ihre Fortsetzung auf der anderen Seite zum Platze hin für den Fahrverkehr gesperrt sind. Die Straßeneinmündungen sind sämtlich überbaut. Die etwa 16,5 m hohen Häuser stehen in günstigem Verhältnis zu den Abmessungen des Platzes und zeigen eine äußerst ansprechende architektonische Behandlung (Abb. 81). Das Erdgeschoß mit seiner Rundbogenhalle bildet unter dem durchgehenden Balkon des ersten Stockwerkes einen entschieden abgesetzten Unterbau. Über diesem entwickeln sich in den drei Obergeschossen drei verschiedene Pfeilerordnungen und ein feines, vielfach verkröpftes Rahmenwerk, das in wohlbemessener Abstufung gemodelt die Fenstertüren einfaßt. Einzelne bevorzugte Punkte, Schlußsteine, Konsolen und dergleichen, sind durch stärker hervortretendes Schmuckwerk betont. Im Gegensatz zu den zierlichen Eisengeländern der Balkone ist als wirksamer Abschluß des Ganzen auf dem Hauptgesims eine steinerne Dockenbrüstung angeordnet, die mit obeliskenartig gestalteten Aufsätzen bekrönt ist. Die freien Endigungen, die die Senkrechte der Pfeilerachsen nach oben hin ausklingen lassen, beleben die Umrißlinie und geben dem ganzen Platzbild einen festlich-feierlichen Eindruck. In eine stilisierte bourbonische Lilie auslaufend erinnern sie an die Entstehung des Platzes zur Zeit des ersten Bourbonen auf Spaniens Königsthron. Trotz der reichen und etwas verschnörkelten Einzelformen herrscht infolge der flächigen Behandlung des schmückenden Beiwerks in der Gesamterscheinung doch ruhige Harmonie. Die Einmündungen der nur zum Teil symmetrisch in den Platz einschneidenden Straßen sind in ihrer Mehrzahl in der Architektur der Platzwand nicht weiter kenntlich gemacht als durch einen etwas breiteren, flacher eingewölbten Laubenbogen. Nur drei von ihnen sind mit hohem, durch Erd- und Obergeschoß reichenden Rundbogen überspannt und auch in ihrer Umrahmung und der Behandlung der Wandfläche darüber abweichend durchgebildet. Die in der Mittelachse der Ostseite sitzende Öffnung ist außerdem noch durch einen, die wagerechte obere Abschlußlinie durchbrechenden Giebelaufbau betont, den sogenannten Pabellon Real, der sich über dem bei Festlichkeiten für den König bestimmten Balkon

Abb. 80. Salamanca, Plaza Mayor (Grundriß).

Abb. 81. Salamanca, Häuser am Plaza Mayor.

Abb. 82. Salamanca, Rathaus.

erhebt. Mit der dem Spätbarock eignen künstlerischen Ungebundenheit an sich wohl nicht ganz einwandfrei eingefügt, ordnet er sich dem Ganzen durchaus harmonisch ein.

Das Rathaus an der Nordseite des Platzes (Abb. 82), geht gleichfalls auf einen Entwurf García de Quiñones' zurück, wurde aber bis 1733 nacheinander von Nicolás Churriguera, einem Enkel Josés, Juan de Lara und Gerónimo García de Quiñones, dem Sohn des Andrés, ausgeführt. Die Hauptfassade des etwas zur Seite liegenden Gebäudes ist der Symmetrie wegen in die Mitte der Platzwand gerückt, so daß sie mit dem eigentlichen Baukörper kaum mehr zusammenhängt. Das Rathaus besteht im Gegensatz zu den übrigen viergeschossigen Häusern aus nur drei Stockwerken, erhebt sich aber infolge der größeren Höhe derselben über die Platzwand hinaus. Auch durch seine reicheren Formen, die Figurenbekrönung und den in eine, ehemals vergoldete, Königskrone endigenden Glockengiebel macht es sich als Hauptbau des ganzen Platzes geltend. In seiner Einzeldurchbildung hohen Ansprüchen an architektonisches Ebenmaß wohl kaum genügend, steht es als Ganzes doch vortrefflich im Platzbild. Und dies, obgleich es in wesentlichen Teilen unvollendet geblieben ist. Wie nämlich aus dem noch vorhandenen Holzmodell ersichtlich, waren nach dem ursprünglichen Entwurf auf den seitlichen Vorlagen in Kuppeln auslaufende Turmaufbauten geplant, die nicht ausgeführt worden sind. Dadurch ist nun allerdings der Bau um seinen eigentlichen künstlerischen Abschluß gekommen und in die Gliederung der Fassade einige Unklarheit gebracht worden. Andererseits aber wäre durch die gesonderte Behandlung der Seitenteile unter stärkerer Betonung der Senkrechten, das nur fünfachsige Gebäude in seinem Mittelteil vielleicht etwas schmalbrüstig erschienen und mit seiner lebhaft bewegten Umrißlinie aus dem Rahmen des Platzes derart herausgefallen, daß dessen wagerecht-einheitliche Erscheinung jedenfalls empfindlich beeinträchtigt worden wäre. Die Gründe für den Wegfall der Türme sind unbekannt. Es ist wohl nicht ganz ausgeschlossen, daß in voller Absicht, zu besserer Einordnung in das Gesamtbild, von ihrer Ausführung Abstand genommen wurde.

Durch die wundervolle Farbe des Steins, der mit dem Alter einen leuchtend goldbraunen Ton angenommen, wird die Erscheinung dieses Platzes zu köstlicher Pracht verklärt.

Bis vor nicht allzu langer Zeit war die Platzfläche vollkommen leer, sie stand in ganzer Ausdehnung für Marktzwecke und Festlichkeiten zur Verfügung. Nach Verlegung des Marktbetriebes an eine andere Stelle, nach Aufhören der Turniere, Autos de fe und anderer, mehr oder weniger mittelalterlichen Veranstaltungen und Verweisung der Stiergefechte in für diesen Zweck errichtete Zirkusgebäude wurde sie zu einem reinen Zierplatz hergerichtet (Abb. 83). Rundherum wurden Baumreihen gepflanzt, die innere Fläche wurde gegen die verbleibenden Randstraßen durch lange, brüstungartige Steinbänke mit schmiedeeisernen Lehnen abgeschlossen und mit einer etwas kleinlichen, im Laufe der Zeit mehrfach veränderten Gartenanlage versehen, mit großer runder Brunnenschale im Mittelpunkt, die neuerdings durch einen nüchternen eisernen Musiktempel ersetzt worden ist. In den vier Ecken sind die an verkehrsreichen Plätzen in Spanien unvermeidlichen Bedürfnishäuschen aufgestellt. Die heute zu stattlicher Höhe herangewachsenen Bäume stören den Gesamtüberblick schon recht empfindlich, wie denn überhaupt jede Baumpflanzung auf diesem Architekturplatz par excellence nicht recht angebracht erscheint.

Der Hauptplatz ist von verschiedenen kleineren Freiflächen und platzartigen Erweiterungen umgeben, von denen einige unmittelbar an ihn angrenzen und in architektonischen Zusammenhang mit ihm gebracht worden sind. Der malerischeste dieser Plätze ist der kleine, ganz unregelmäßige Corrillo de la Hierba, der schiefwinklig an den Hauptplatz anschneidend auf dieser Seite sich in einen großen Bogen öffnet. Auf den drei anderen Seiten ist sie von einem fast palastartigen Gebäude, von der Martinskirche mit schönem romanischen Portal und von einfachen Bürgerhäusern begrenzt,

Abb. 83. Salamanca, Plaza Mayor, Zierplatz.

die mit einem flachgedeckten Säulengang, vielleicht einem Auslauf des ehemaligen unregelmäßigen Platzes an der Stelle der jetzigen Plaza Mayor, versehen sind. Auch sonst finden sich überall im Malerauge entzückende Bilder an den Anschnitten der Straßen und Plätze, aus denen sich wirkungsvoll eingerahmte Blicke auf den Hauptplatz bieten. Am strengsten in die Monumentalbehandlung der Plaza Mayor einbezogen ist die Plaza de las Verduras, der hart an derselben belegene Gemüsemarkt. Seine geradlinige Westseite (Abb. 84) ist um 1735 zugleich mit der Bebauung der Ostseite der Plaza Mayor, gleichsam als Rückfront derselben, ausgeführt, wie diese vollkommen einheitlich aber ihrer untergeordneteren Bedeutung entsprechend in einfacheren, derberen Formen. Den einzigen Schmuck dieser Platzwand, den eine, hauptsächlich auf der Wirkung des schönen Sandsteins beruhende, wuchtige Großzügigkeit nicht abzusprechen ist, bilden zwei echt spanische Wappenschilder an den Kanten des großen Verbindungsbogens und ein als Schlußstein desselben voll herausgearbeiteter Ochsenkopf, das Wahrzeichen Salamancas. Die niedrigen Häuser, die ehemals auf der gegenüberliegenden Seite des Platzes standen und durch deren kleineren Maßstab seine Hauptseite in ihrer Wirkung mächtig gesteigert wurde, haben leider einem wenig schönen Markthallenbau weichen müssen.

Abb. 84. Salamanca, Plaza de las Verduras (Gemüsemarkt).

NEUE ZEIT — NEUER WEG.

Von ADOLF RADING, Breslau. Hierzu die Tafeln 39—40.

Die aus künstlerischen, gesundheitlichen und wirtschaftlichen Gründen notwendige scharfe Trennung der Verkehrs- und Wohnstraßen führt, wie schon wiederholt dargelegt, in der Großstadt zur Auflösung der Blöcke. Das bedeutet nicht plötzlichen Bruch mit Überkommenem, sondern Entwicklung auf grader Linie vom Hauskörper des Mittelalters ausgehend über den einheitlich aufgefaßten Block des Barocks hinaus. Diese Auflösung ist zugleich Entwirrung.

Das Barock hat die geschlossene Straßen- und Platzwand, damit den Block, aus der Sehnsucht geschaffen, den Planungsgedanken so klar und rein wie möglich wirksam werden zu lassen. Wie sehr das geglückt ist, zeigen Feudalgründungen wie Karlsruhe, Ludwigsburg usw. Aber das waren Bildungen, die Grenzen hatten, die also faßbar blieben. Das ungeheure und schnelle Wachstum der Städte im 19. Jahrhundert erweiterte die Grenzen in künstlerischem Sinne ins Grenzenlose, mehr noch, sie gerieten durch die unaufhörliche Bewegung ins Fließen und wurden praktisch aufgehoben. Es gelang nicht, diese Entwicklung in eine neue, ihr entsprechende Form zu gießen, der Block der vorhergehenden Zeit wurde übernommen und endlos abgewandelt. Die so entstandene Großstadt ist unübersehbar und der Vergleich mit der bisher üblichen Auffassung von der Unendlichkeit des Kosmos liegt grade in unserer Zeit nahe.

Man könnte dieses Naturwüchsige als gegeben hinnehmen, vielleicht auch begrüßen und als besonders bezeichnend und womöglich großartig hinstellen, wenn nicht das Wesen der Großstadt dem völlig entgegengesetzt wäre. Für die Großstadt ist charakteristisch wie für so viele menschliche Arbeit, der Drang und der Wille zur Überwindung der Natur. Wenn hier auch nicht der Ort ist, zu untersuchen, wie weit ein derartiges Streben gelingt und gelingen kann, so muß doch gesagt werden, daß trotz dieses durch die Jahrtausende fortgesetzten, auf so starken Kräften und Trieben beruhenden und für das Wesen des Menschen so kennzeichnenden Kampfes von einer Bewunderung der heutigen Stadt, der Frucht menschlichen Versagens und menschlicher Ohnmacht, ernsthaft die Rede nicht sein kann.

Die Anziehungskraft der Großstadt in der vergangenen Periode ist nur damit zu erklären, daß sie dem Landbewohner etwas bisher ungekanntes bot, Unabhängigkeit von den Wechselfällen der Natur. Trotz des Mangels an Gestaltung bot sie das durch ihre wirtschaftliche Struktur. In dieser Grundlage der Stadtbildung, der Tendenz dieser Wirtschaftsidee, die bisher sich noch keine Form schaffen konnte (wenn man nicht das Chaos als Form ansprechen will) liegt der Berührungspunkt mit den heute immer noch als feindlich und entgegengesetzt angesehenen Gedankengängen, die eine Stadterweiterung auf Basis des Flachbaus und des Kulturgürtels anstreben und auf eine Intensivierung der städtischen Gartenwirtschaft abzielen. Werden die Gedanken, die dieser Entwicklung dienen und ihren Fluß bedingen, aus Parteikampf und Gewinnsucht rein und klar ans Licht gehoben, so werden zwei Wege der Formbildung sichtbar, bedingt durch die wirtschaftliche Einstellung, die im tiefsten Grunde demselben Ziel der Sicherung zuführen. Wenn auch im Augenblick die Entwicklung dahin geführt hat, daß die Mittel, die den Großstädten diese Unabhängigkeit brachten, durch ihr Ausmaß, dieses den Erdball umspannende System, Naturkräften gleichgekommen und wirkhaft ihnen gleichzusetzen sind, so wäre es doch übereilt und falsch, daraus auf dauernde menschliche Ohnmacht zu schließen. Ob die Flucht in den Kulturgürtel, die kluge Rückversicherung gegen diese Erscheinungen, die damit einen Kreislauf schließt, die Entwicklung erschöpft, wird die Zukunft zeigen. Der Künstler kann das nicht glauben, es würde im Widerspruch stehen zum Wesen des Menschen, des Menschen, der sich mit dem Ende nicht abfand, der Gott und Unendlichkeit schuf. Die Weisheit aber, die die Hände in den Schoß legt und den Dingen ihren Lauf läßt, darf man getrost verachten. Soweit das Verlangen „Zurück

Abb. 85. Bebauungsform A.

zur Natur" hemmungslos und blind gegen das wenige Errungene auftritt, ist es solcher Weisheit verwandt und genau so falsch und unheilvoll wie die rein materialistische Auffassung der Gegenseite, die Boden, Wohnung und Menschen zur Handelsware hinabdrückt. Das Formproblem der Großstadt greift in Wahrheit ebensoviel weiter, wie die Erscheinung der Großstadt Vorbote einer neuen Wirtschaft ist. Die formlose Masse der heutigen Stadt ist das getreue Abbild der privatkapitalistisch eingestellten Wirtschaft, unter der sie entstanden ist. Dem Einzelwillen der vorhergehenden Zeit, der imstande war, geschlossene und wirksame Bildungen zu schaffen, konnte kein gemeinsamer Wille gleichgesetzt werden, der allein die Grundlagen für eine Gemeinschaftsbildung, wie die Stadt sie ist, hätte hergeben können. Man darf sich darüber klar sein, daß nicht das Gebilde der Großstadt an sich ein Übel ist, sondern die Form dieser Bildung, die zu beeinflussen man unterlassen hat. Die Form der Feudalgründung in unbegrenzter formloser Abwandlung zu übertragen auf einen unter völlig anderen Bedingungen lebenden Organismus, war selbstverständlich unsinnig und ist heute nicht weniger unsinnig. Die Form ist hohl, es entspricht ihr kein Inhalt und die Wohnungen, die hinter der äußeren Erscheinung liegen, beweisen das.

Abb. 86. Bebauungsform B.

Der Breslauer Wettbewerb bot erwünschte Gelegenheit, sich mit diesen Dingen einmal praktisch auseinanderzusetzen. Den Bedürfnissen entsprechend führte das zu einigen älteren und neuen Formungen, von denen ich besonders eine hier zeigen und mit einigen Worten begleiten darf, zumal sie, ohne Kommentar eingereicht und daher aus heutiger Einstellung schwer verständlich, nicht ohne Widerspruch geblieben ist.

Als grundsätzliche Forderung für die Wohnstadt muß erhoben werden das Ausgehen von der Wohnzelle, d. h. es muß erreicht werden, daß in striktem Gegensatz zu den gewohnten und bestehenden Bebauungsplänen jeder Wohnung der unbedingt notwendige Teil an Luft und Sonne zugeführt wird. Das ist nicht mit der Frage: Hochbau oder Flachbau innig verknüpft, sondern das heißt vor allem die Vermeidung jedes abgeschlossenen Hofes mit stehender Luft, Vermeidung jeder Nordwohnung. Diese Forderungen führten in dem Teil des Gebietes, das von nordsüdwärts ziehenden Verkehrsstraßen durchkreuzt wird, zu einer sägeförmigen Bebauung, die in den beigegebenen theoretischen Abbildungen gezeigt ist. (Abb. 85, 86 und Taf. 40a.) Um nicht unmögliches zu planen, habe ich den Grundriß für eins der Systeme durchgearbeitet (Abb. b, Taf. 40). Es sind Wohnungen ganz verschiedener Größe angenommen, um möglichst weitgehend den verschiedenen Bedürfnissen gerecht zu werden. Natürlich können, ohne der Idee Gewalt anzutun, auch Wohnungen jeder anderen Größe angeordnet werden. Für die Grundrisse ist zu beachten, daß prinzipiell auf die üblichen dunklen Mittel- und Seitenflure verzichtet ist, erstens aus Gründen der Raum- und Arbeitsersparnis, die nicht unerheblich ist, zweitens um die Wohnungsanlage übersichtlicher und freundlicher zu machen. Jede Wohnung hat eine direkt beleuchtete Kleiderablage, von der aus die Zimmer zugängig sind. Die Wohnung gliedert sich in eine Wohn- und eine Schlafzimmerflucht, die auch untereinander wo nötig durch Türen verbunden sind, und beide in den Wirtschaftsteil einmünden, etwaige Arbeitszimmer liegen an die Kleiderablage anschließend, von der übrigen Wohnung gesondert. Ein Teil der Wohnungen wie Nr. I, II, V—VIII soll ohne Dienstboten zu bewirtschaften sein. Daher die Anordnung der Wohnküche, die Ausstattung der Wirtschaftstreppe mit Kohlenaufzug und Müllschlucker. Eine falsche wirtschaftliche Einstellung wäre, auf alle Anlagen zu verzichten, die weitgehend Arbeit ersparen, eine Ausnahme dürfte nur die Zentralheizung machen, da durch sie eine in Zeiten wirtschaftlicher Not nicht durchführbare Aneinanderkettung und Gleichförmigkeit der Haushaltungen herbeigeführt wird. Der Verzicht auf den Mittelflur in den großen Wohnungen Nr. III und IV ist mit der heute noch vorherrschenden Auffassung der Stellung zum Hauspersonal und gesellschaftlicher Abgeschlossenheit nicht vereinbar. Sobald hier eine andere Einstellung erfolgt, wird dieser Mangel durch die Vorteile reichlich aufgewogen werden, zumal die den ganzen Tag geöffnete Nebentreppe den gesamten Wirtschaftsverkehr aufnimmt, während die Haustür der Haupttreppe von jeder Wohnung direkt geöffnet werden, evtl. auch durch eine Sonderfernsprechleitung mit den Wohnungen verbunden sein könnte. Auch hierdurch würde vielfach eine Wegersparnis erreicht werden. Die Grundrisse ergeben, daß diese Wohnungen auf wirkliche Benutzung eingerichtet sind und sich hinsichtlich ihrer Größe nur durch die verschiedene Belegungszahl unter-

Abb. 87. Bebauungsform A, Blick in die Wohnstraße.

Abb. 88. Bebauungsform C, Blick in die Wohnstraße.

Abb. 89. Bebauungsform A, Blick in die Verkehrsstraße.

Abb. 90. Bebauungsform B, Blick aus der Wohnstraße gegen die Geschäftshäuser.

Abb. 91. Bebauungsform B Blick in die Verkehrsstraße.

Abb. 92. Geschlossener Siedlungskörper, Stern.

scheiden, die Zeiten gesellschaftlichen Prunks sind für absehbare Zeiten vorbei. Natürlich ist damit nicht Rückkehr in Urzustände verbunden, ich halte es in Großstädten für selbstverständlich und durch die Arbeits- und Wirtschaftslage bedingt, daß alle arbeitersparenden technischen Verbesserungen eingebaut werden; daß alle Kinkerlitzchen früherer Zeit vermieden sind, die die Bauten unübersichtlich machen und nur zur Erhöhung der Reparaturkosten beitragen, versteht sich von selbst.

Die Zusammenfassung der Wohn- und Schlafräume in gesonderte Fluchten ermöglicht es, auch in diesen Mietwohnungen Rücksicht auf die Lage der Zimmer zur Himmelsrichtung zu nehmen. So ist es in diesem System möglich, allen Schlafzimmern Ostlage zu geben, d. h. es ist möglich, wenn bei anderer Lage der Hauptstraßen sinngemäß auch andere Systeme der Aufreihung unter Übertragung der Grundrißidee angewandt werden, diesen Vorteil jeder einzelnen Wohnung selbst in großen Erweiterungen zugute kommen zu lassen.

Mit der Aufgabe der geschlossenen Höfe ergibt sich ein zweites, der frühere Block, dem Auge nicht faßbar, nur zu rekonstruieren durch Abschreiten seiner Fronten, wird aufgelöst zum sichtbaren Raumerlebnis, zum Baukörper. Die Baumassen können gegeneinander abgestuft und sichtbar gemacht werden. Die nicht faßbare Stadt, das Labyrinth mit seinen Gängen, wird wieder faßbar und sichtbar, das Durchwandern wird in der Fülle der Bilder zum Erlebnis, der Wanderer wird Teil ihres Aufbaues durch jeden Schritt. Die turm- und giebelzerrissene Stadt des Mittelalters bannt uns noch heute, die amerikanische Großstadt ganz ebenso. Beide sind lebendig! Steigen und Fallen, Höhe und Tiefe, Nähe und Ferne, Raum wird uns lebendig, Miterleben. So muß unsere Stadtbaukunst dies Ziel erreichen: Raum zu schaffen und Raum sichtbar zu machen. Darum brauchen wir an besonderen Punkten Hochhäuser nicht nur aus praktischen Gründen, darum muß ein modernes Stadtviertel ganz anders aussehen als ein vor 10 Jahren erbautes, wenn hier eine Analogie am Platze ist, genau wie es natürlich ganz unmöglich ist, die Vorkriegszeit zur Auferstehung zu bringen, obschon die dringendsten Bemühungen selbst sonst ganz verständiger Leute darauf abzielen.

Die Abb. 87—91, konstruierte Perspektivskizzen zu den Bebauungsschemata Abb. 85, 86 und Taf. 40a bringen die von heutigen Stadtbildern völlig abweichenden Wirkungen solcher Bebauungen zum Ausdruck, das augenfälligste dabei ist neben der Übersichtlichkeit die Weiträumigkeit, die trotz der in diesen Skizzen teilweise bis zu fünf Stockwerken hinaufgetriebenen Höhen erreicht worden ist. Der Wunsch, von der Übersichtlichkeit der Planung ausgehend, jede Siedlung als Bebauungseinheit der Landschaft einzufügen, führt dazu, diesen Einheiten Grenzen zu geben, sie als Erscheinungen nicht größer werden zu lassen als der Blick sie umfangen kann. Tafel 39 zeigt am Beispiel der Stadterweiterung Breslau, wie etwa eine solche Zerlegung stattfinden kann. (Siehe auch Abb. 92.) Diese Einheiten zu selbständigen Städten zu steigern ist wohl möglich, angängig jedoch nur in Großstadtkomplexen und Industriegebieten, im Falle Breslau, der typischen Mittelstadt, verbot sich das aus Mangel an zur Verfügung stehender Fläche und Entwicklungsbedingungen. Wohl aber konnte die Auflösung der geschlossenen Bebauung im Erweiterungsgebiet nicht nur aus künstlerischen Gründen gefordert werden. Aus gesundheitlichen Gründen wesentlich war noch weitergehend die reichliche Einstreuung von Grünflächen und Kleingartengebieten bis in das Herz der zum Teil schamlos übervölkerten alten Stadtteile. Glücklicherweise sind hier die Möglichkeiten noch nicht verbaut und es wird die dringendste Aufgabe der Stadtverwaltung sein, diese Gebiete für alle Zeit vor Bebauung zu schützen. So geben die Grünflächen die erwünschte Trennung und Begrenzung der Bebauungsinseln, die Abstaffelung dieser, also der grundsätzliche Verzicht auf Flachbau aber überhaupt erst die Möglichkeit zum Erwerb der Grünflächen durch die Stadt. In den weiter entfernt liegenden Bezirken wird ohne Schwierigkeit in den meisten Fällen Flachbau angewendet werden können. Aber auch hier ist es nicht empfehlenswert, von dem System der Bebauungsinseln abzugehen, einmal um nicht von dem Erwerb bestimmten Geländes abhängig zu sein und auf diese Weise auf die Preise regulierend zu wirken, ferner um die Beweglichkeit des Planes und die Freiheit der Entschließung für spätere Zeiten sicherzustellen und schließlich, um die die Stadt umgebenden Dörfer als Wirtschaftseinheiten im allgemeinen bestehen lassen zu können und so eine organische Verbindung und Verschränkung von Stadt und Land zu erzielen. Es ist mir z. B. möglich gewesen, innerhalb des Breslauer Erweiterungsgebietes sämtliche Dörfer als landwirtschaftliche Produktionsgebiete bestehen zu lassen und trotzdem gesunde und ausreichende Wohnmöglichkeiten für eine fast doppelt so große Bevölkerung als in der heutigen Stadt zu schaffen.

Zudem ergibt sich durch diese Auflösung ein drittes: zu jeder Zeit wird das Bild der Stadt ein fertiges sein, da es möglich ist, in verhältnismäßig kurzer Zeit den Bau einer Insel zu beenden. Immer werden Grenzen da sein, niemals werden zahllose Straßen ins Leere verlaufen und die nackten Brandgiebel Unfähigkeit und Gleichgültigkeit weithin verkünden.

Die beispiellose Entwicklung Berlins hat unheilvollen Einfluß auf die wachsenden deutschen Städte ausgeübt; fast alle europäischen Großstädte gleichen einander. Man sollte versuchen, die Eigenart unserer alten Städte zu erfassen und zu entwickeln, es ist Aufgabe der Stadterweiterung, die Überlieferung lebendig zu machen. Aber das ist nur in scharfer Trennung möglich. Alte Stadt sollte neben der Reißbrettstadt der siebziger, achtziger und neunziger Jahre stehen, daneben die neue, ganz andere, weiträumige. Aus dieser Fülle flutet der Reichtum. Unser Ehrgeiz sollte nicht sein, auszugleichen, sondern zu scheiden.

Es kann hier nicht auf die Bedingungen näher eingegangen werden, die als Grundlage für eine solche Erscheinungsform der Stadt notwendig sind. Grundsätzlich jedoch sind die Baugebiete zu trennen in privatwirtschaftlich zu erschließende und in gemeinwirtschaftlich zu bebauende und zu verwaltende. Dieser zweiten Form wird in Zukunft eine ganz andere Aufmerksamkeit zu schenken sein, auf ihr erst wird sich die neue Architektur als Ausdruck der Zeit aufbauen können. Die Ausdrucksformen beider Möglichkeiten liegen klar: der Privatwirtschaft entspricht die Vielheit, die Buntheit, der Gemeinwirtschaft die Einheit, die Größe. Es kann nicht Aufgabe behördlicher Einwirkung oder Heimatschutzbestrebungen sein, diese charakteristischen Eigenschaften zu verwischen, die Freiheit der Planung, die Grundlage und Unterscheidung gibt, zu beengen. Unter Verzicht auf komplizierte Bestimmungen und Begrenzungen würde

es neben den notwendigen Vorschriften der Hygiene genügen, eine bestimmte Wohndichte pro Hektar in den Bebauungsgebieten festzusetzen, die nach der Anzahl der bewohnbaren Räume errechnet werden kann. Hierdurch ist automatisch mit der wachsenden Kleinheit der Wohnungen eine wachsende Freifläche verbunden.

Erscheinung und Pläne unserer heutigen Städte klagen an. Es würde leicht sein, aus der Untersuchung dieser Fülle des Elends und Jammers eine Anklageschrift zu machen und dem Abscheu und Erstaunen über Eitelkeit, Geldgier und Kurzsichtigkeit Ausdruck zu geben, die Möglichkeiten zu zeigen, die für immer vernichtet sind. Aber wir alle sind angeklagt und wir alle sind schuldig, wir waren blind und wir haben geschwiegen. Notwendig ist entschlossene Tat, notwendig, Bekenntnis abzulegen und zu tun, was in unserer Kraft steht. Aber wenn wir das tun, angesichts solcher Aufgaben zu feilschen wie die Krämer ist unmöglich und schändlich, unmöglich, die menschliche Wohnung zum Rechenexempel herabzudrücken, unmöglich als Sklaven der Zahl auf ihr blind Leben und Glück der Menschen aufzubauen. Sachlichkeit und eine gesunde Rechnung sind notwendig und die selbstverständliche Grundlage jeder Arbeit, aber nicht alles läßt sich in Zahlen ausdrücken, darum ist die Zahl nicht ausschlaggebend.

Es erscheint wichtig, dies einmal zu sagen, weil wahrzunehmen ist, daß der Städtebauer immer mehr zum Rechenmeister erniedrigt wird. Aber er ist Künstler, wirklicher und wesentlichster Künstler von unmittelbarstem Einfluß auf Leben und Gedeihen tausender von Menschen, und er ganz besonders hat die Aufgabe des Künstlers, den Weg zu weisen.

CHRONIK.

Der Wissenschaftliche Rat der Eremitage in Petersburg hat beschlossen, WILHELM VON BODE in Anerkennung seiner vielfachen Verdienste um die europäischen Museen und auch die Eremitage zu seinem Ehrenmitglied zu ernennen.

STADTBAUMEISTER OUD aus Rotterdam sprach im Hörsaal des Kunstgewerbemuseums, Berlin, über die „Entwicklung der holländischen Baukunst: Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft". Man vernahm etwa folgendes: Das Moderne ist das Wechselnde, im Sinne des Werdenden, sich Entwickelnden, also kein Stil, sondern eine Bewegungsart. Die zuerst evolutionäre Architektur wurde durch eine revolutionäre abgelöst, deren Heimkehr zur Einfachheit eine nahe Zukunft verheißt. Selbst so starke Verjüngungsapostel ihrer gotischen Formensprache wie Cuypers und Berlage erlangten infolge subjektiver Einflüsse und zu geringer Anpassung an die Bedürfnisse der Wirklichkeit keine künstlerische Geschlossenheit ihres Stilwillens, das neue Leben und ihre (freilich schon aufgelockerte) Akademielehre blieben einander ziemlich fremd. Die stärksten Mißverständnisse jedoch zwischen Bauarten und Bauzwecken enthüllte erst der schrankenlose Romantizismus der Amsterdamer Schule, besonders durch Persönlichkeiten wie De Klerk, aber der Rausch ihrer Gefühlsfeste dürfte nach gewissen Kennzeichen bald einer Besinnlichkeit weichen, die durch Herleitung der Bauform vom Zweckbewußtsein künstlerischer Schönheiten mit der Erfüllung von Lebensnotwendigkeiten zu verbinden trachtet.

DIE STADTGEMEINDE TRAUTENAU hatte zur Erlangung von Lageplanskizzen einen Wettbewerb ausgeschrieben, für deutsche Ingenieure, Architekten, Baumeister und Geometer, die in der Tschecho-slowakischen Republik, in Österreich oder Deutschland ansässig sind.

Es gingen rechtzeitig 52 Sendungen mit 47 Wettbewerbsprojekten ein. — Die Beratungen der Preisrichter hatten folgendes Ergebnis:

I. Preis. Kč 6000.— Nr. 30 Kennwort: „Klarer Aufbau". Verfasser: Stadtbaumeister Otto Meffert, Hannover, Mitarbeiter Arch. Alfred Venske, Hannover, Bothfeld. II. Preis. Kč 4500.— Nr. 39 Kennwort: „Neues Leben". Arch. B. d. A. Wilhelm Kamper, Theodor Willkens, Köln (Rh.). III. Preis, Kč 3000.— Nr. 49 Kennwort: „Neue Stadt". Prof. Fritz Becker, Düsseldorf, Mitarbeiter: Arch. Pape, Düsseldorf (Rh.), Arch. von Tilnig, Düsseldorf. I. Ankauf. Kč 2000.— Nr. 16 Kennwort: „Rübezahl hilf". Akad. Arch. Viktor Reiter und Viktor Vavrovsky, Oberbaurat, Wien V. II. Ankauf. Kč 1500.— Nr. 17 Kennwort: „Traute". Ing. Emil Leo, Arch. G. d. A. und W. B. Hochschulassistent, Brünn. III. Ankauf. Kč 1500.— Nr. 27 Kennwort: „Bauen und wohnen". Arch. Dr.-Ing. Friedrich Zotter, Assistent an der Technischen Hochschule in Wien VII. IV. Ankauf. Kč 1500.— Nr. 12 Kennwort: „Der alten Leineweberstadt". Dr.-Ing. Ernst Vetterlein, o. Prof. für Städtebau an der Technischen Hochschule in Hannover, Mitarbeiter: Baumeister Franz Müller, Architekt im Kurort Eichwald bei Teplitz, und Dr.-Ing. Otto Blum, o. Prof. der Technischen Hochschule in Hannover. Außerdem wurden die Arbeiten Nr. 6 Kennwort: „Altes ehret und Neues prüfet" Nr. 14 Kennwort: „Gigantea" und Nr. 15 Kennwort: „Freiland" dem Stadtrate zum Ankaufe vorgeschlagen.

KLEINWOHNUNGSBAUTEN IN LÜBECK. Schon zu Anfang 1923 konnten die ersten staatlichen Kleinwohnungen an der Wendischen Straße an die Mieter übergeben werden. Der Rest ist kürzlich fertiggestellt worden. Es sind hier zusammen 29 Häuser mit 87 Wohnungen neu entstanden, davon 9 Drei-Zimmer- und 78 Zwei-Zimmer-Wohnungen, von letzteren 36 mit einer größeren Wohnküche. Die Wohnungen sind in dreigeschossigen Häusern untergebracht, und zwar hat jede Wohnung im Dachgeschoß noch je eine geräumige, ausgebaute Dachkammer, während im Kellergeschoß je ein Vorratskeller und eine gemeinsame Waschküche eingebaut sind. An einen Hofplatz schließt sich ein kleines Gemüsegärtchen an. Die architektonisch einheitlich durchgeführten Straßenansichten der Häuser geben der Wendischen Straße ein charakteristisches Bild. Durch das Zurücktreten der mittleren Baublocks mit davorliegendem Vorgarten und flankierenden Lindenbäumen wird der Eindruck sich später noch wohnlicher gestalten als jetzt. Die aus dem Grundriß herausgearbeiteten Ansichten sind durch einfache Profile und die günstig verteilten Fensterflächen wirkungsvoll belebt, so daß damit der Charakter der Kleinwohnungen gut zum Ausdruck gebracht worden ist.

Die Entwurfsbearbeitung und Bauleitung lag in den Händen von Oberbaurat Virck, dem für die örtliche Bauführung die Techniker Dencker und Markmann zur Seite standen.

BAURAT ROBERT LEIBNITZ, lange Zeit künstlerischer Leiter und später Alleininhaber der altrenommierten Berliner Baufirma G. & C. Gause, vollendete am 22. Juni 1923 sein 60. Lebensjahr.

Leibnitz, an der Berliner Technischen Hochschule gebildet, wo er lange Jahre hindurch auch als Assistent verschiedener Professoren tätig war, wirkte bis 1900 im preußischen Staatsdienst und war in dieser Periode an verschiedenen großen Monumentalbauten an leitender Stelle tätig. 1900 schied er aus dem Staatsdienst aus, um als Kompagnon in das Baugeschäft seines Freundes Baurat Carl Gause einzutreten. In dieser seiner neuen Wirkungsstätte war es ihm beschieden, seinem reichen künstlerischen Können durch sehr viele hervorragende Bauten, in Berlin sowohl wie außerhalb — auch im Ausland —, ein bleibendes Denkmal zu setzen.

BERLIN. Der Riesenbau auf der Museumsinsel. Wie schon gemeldet wurde, scheint der vorläufige Weiterbau des Deutschen Museums auf der Museumsinsel, der nun aus finanziellen Gründen schon monatelang ruht, wiederum gesichert zu sein. Exz. von Bode hat sich entschlossen, eine Summe von 300 Millionen Mark zur Verfügung zu stellen. Das ist nach dem heutigen Geldwerte keine gewaltige Summe, aber sie gestattet doch, die Arbeit fortzuführen.

Dieser Bau, von dessen gewaltigen Ausmaßen man keinen Begriff hat, wenn man etwa mit der Stadtbahn vorüberfährt, birgt eine Unzahl baukünstlerischer Probleme, an deren Lösung nun bald zwei Jahrzehnte gearbeitet wird. Um so bedauerlicher ist die Tatsache, das das Wort nicht immer die Baumeister hatten, daß Harmonien zerstört, wiederhergestellt, wieder zerstört wurden. Im Wirrwarr liegen heute die Materialien herum, genau an denselben Plätzen, wo die Arbeiter und Steinmetzen sie ver-

lassen hatten. Riesenplatten des prächtigen Würzburger Muschelkalksteins, mit dem die Fassaden umkleidet werden. In weiten Hallen rotstählerne Dachkonstruktionen — fertig bis auf die letzte Niete. Halbfertige Säulen; ein Kreuzgang, der merkwürdigerweise auf dem Fußboden eines Saales eingebaut ist; Spuren von Wasser und Frost, die sich in die Wände fressen.

Ein Rundgsng durch die Hunderte von Hallen, Sälen, Höfen, Gewölben und Kellern erweckt einen einzigen Wunsch: dieses Werk vollenden — schrittweise wenigstens. Gewiß sind Unsummen dazu notwendig. Aber die Verpflichtung ist deshalb keine geringere. Selbst wenn von heute ab ununterbrochen gearbeitet würde, wenn die Milliarden, die man nötig hätte, bis auf den letzten Rest zur Stelle wären, würden bis zur Vollendung immer noch drei bis vier Jahre vergehen. Daran ist zu ermessen, daß dieses Bauwerk, das nur wenige Gegenstücke haben dürfte, wirklich die ganze Liebe und das ganze Verständnis nicht nur der Behörden, sondern auch all jener Leute, die sich praktisch und kritisch damit befassen, wert ist. Nur in diesem Sinne darf diese einzigartige Arbeit fortschreiten.

DER KAMPF GEGEN DIE FREIEN PLÄTZE. Der Berichterstatter der „Köln. Ztg." schreibt aus Berlin: Im architektonischen Bilde unserer Städte fängt ein Bestreben an, sich breitzumachen, gegen das man entschieden Einspruch einlegen muß, weil es das wenige, was wir noch an alter Schönheit behalten, und das, was wir an neuer Schönheit erworben haben, zu zerstören droht. Das ist das Bestreben, die großen freien Plätze unserer Städte aus reinen Zweckmäßigkeits- und Erwerbsgründen zu überbauen, damit aber natürlich das Bild dieser Plätze zu zerstören. Aus den Erwerbsnöten unserer Zeit heraus und der allgemeinen Sucht, Geld zu verdienen, ist solches Vorhaben schon erklärlich. Es sitzen auch heute in den Stadtverordnetenversammlungen nicht mehr so viel Leute, die, wie früher, aus ästhetischen Gründen sich gegen die Verschandelung des Stadtbildes wehren würden. Verdient muß werden, und die Städte stecken heute in solcher Finanznot, daß es ihnen auf ein bißchen Ästhetik mehr oder weniger nicht ankommt. Aber man muß auch an die Zukünftigen denken, man muß daran denken, was wir einer glücklichen Vergangenheit schuldig sind, und daß wir in den nächsten zwanzig oder dreißig Jahren schwerlich in der Lage sein werden, unsere Städte ästhetisch auszubauen oder gründlich umzugestalten. Da wollen wir doch wenigstens das behalten, was wir haben. Ein großer freier Platz, der ein geschlossenes Bild bietet, ist ein Schmuck der Stadt. Sie bedarf der Plätze, um dem Auge in dem Gehetze des Straßenverkehrs einen Ruhepunkt zu geben; sie bedarf ihrer, um grüne Anlagen darauf einzurichten oder um ihre Denkmäler aufzustellen. So dienen sie der ästhetischen Sammlung und Erholung, verbessern auch mit dem Grün ihrer Anlagen die vielfach verdorbene Luft der Stadt. Diese künstlerische und kulturelle Aufgabe freier Plätze sollte allgemein begriffen werden. Wir haben deren eine ganze Anzahl in unsern Städtebildern, mehr im Osten übrigens als im Westen unseres Vaterlandes. Die Städte im Westen sind alle alt, vielfach ineinander verbaut, mit krummen Gäßchen und Häusern aus verschiedenen Jahrhunderten erfüllt. Im Osten liegen die Kolonialstädte, Berlin, Breslau, Leipzig; hier war von vornherein mehr Raum, Licht und Luft. Hier herrschten in der Regel keine Bürger, sondern selbstherrliche Grenzfürsten, die mit dem Boden schalten konnten, wie sie wollten. Viele unserer großen freien Plätze stammen noch aus unsern alten Exerzier- und Paradeplätzen, so der Berliner Königsplatz, einer der schönsten öffentlichen Plätze in Deutschland. Der Gendarmenmarkt, der alte Platz vor der Hauptwache des früheren Gendarmenregiments, bietet noch heute einen unvergleichlichen Anblick durch seine regelmäßigen Formen und durch die beiden gewaltigen Kirchen, die auf dem Platze errichtet sind. Was tun nun aber die heutigen Stadtverwaltungen? In ihrer Erwerbsgier fangen sie an, allerhand Geschäftsleuten Erlaubnis zu geben, ihre Reklame- oder Ausstellungshäuser auf solchen Plätzen zu errichten, womit natürlich deren Zerstörung beginnt. Das schlimmste Beispiel darin hat Leipzig gegeben. Sein Roßplatz wie sein Königsplatz, deren freie Flächen sich früher wie ein Kranz um die innere Stadt legten, sind überbaut von häßlichen grauen Gebäuden der Textilmesse und anderer Geschäftseinrichtungen, die vorläufig sein sollen, aber wahrscheinlich für die Ewigkeit dauern werden. In Berlin fängt man ähnlich an. Schon ist die Wirkung der Prachtstraße Unter den Linden arg beeinträchtigt durch die häßlichen grauen Geldwechslerbuden, die dort an den Straßenecken errichtet sind. Jetzt sollen, wie man hört, auf dem Wittenbergplatz Kolonnaden mit Verkaufsläden und — natürlich — Geldwechslerbuden errichtet werden. Der Wittenbergplatz ist einer der wenigen großen und freien Plätze, die wir im Westen haben, schon etwas beengt durch den daraufstehenden Bahnhof der Untergrundbahn. Neue Bauten, die auf ihm errichtet würden, würden seine Wirkung vernichten. Man kann den Stadtverwaltungen nicht laut genug sagen: Laßt die freien Plätze in Ruhe, ihr könnt den Städten heute doch kein Licht und keine Luft mehr schaffen — höchstens sie verteuern!

Von Herrn Stadtbaudirektor Schumacher (Köln) geht uns folgende Erklärung zu, der wir aus Gründen der Loyalität gern Raum geben, ohne in dieser Angelegenheit Partei zu nehmen. Die Schriftleitung.

ANDERE STÄDTEBAULICHE GRUNDLAGEN FÜR KÖLN, als sie meinen gegenwärtigen Arbeiten zugrunde liegen, fordert Regierungsbaumeister a. D. Baur in Heft 5/6 des „Städtebau".

Ich möchte feststellen, daß er meine Grundlagen weder kennt noch kennen kann.

Wenn er meint, daß ich ohne Schnellbahnprojekt arbeite, und daß mein Plan des inneren Rayongebietes ohne Rücksicht auf ein solches Projekt aufgestellt ist, so irrt er und traut mir eine übermäßige Naivität zu. Es liegt in der Natur der Sache, daß derartige Projekte von offizieller Stelle nicht vorzeitig veröffentlicht werden können.

Einen heutigen Städtebauer ferner darauf aufmerksam zu machen, daß er einen geeignet belegenen Flughafen vorsehen muß, daß er für Industriebahnen und Vergrößerung der Güterbahnhöfe usw. zu sorgen hat, daß er Bahnen wenn möglich im Einschnitt statt im Tunnel legen soll, daß er radiale Grünzüge und Zungen von Freiflächen anstreben muß, und zu glauben, daß man ihm damit neue Grundlagen seines Planens gibt, ist wohl etwas merkwürdig. Muß ich wirklich in einer Fachzeitschrift erklären, daß sogar mir derartige Gesichtspunkte geläufig und ans Herz gewachsen sind?

Wenn Herr Baur allerdings glaubt, daß die Befolgung dieser Gesichtspunkte in der Art, wie er sie zu Papier gebracht hat, durchführbar sei, gibt er sich einer großen Täuschung hin. Die Tatsache, daß im Augenblick in der Bebauung einer Stadt noch freie Stellen zu sein scheinen, gibt dem Städtebauer, der für die Wirklichkeit plant, noch lange nicht die Möglichkeit, sie frei zu lassen oder über sie zu verfügen. Die schwierigste und undankbarste Arbeit bei einem Bebauungsplan, der mehr sein soll als eine literarische Anregung, besteht darin, die Vorschläge so zu machen, daß sie angesichts von Rechten, die bestehende Bebauungspläne geben von wichtigen Projekten des Staates und der Industrie, von unabänderlichen Besitzverhältnissen durchführbar sind.

Die „großen Pinselstriche auf der Karte" mit mahnendem Finger zu veröffentlichen, mag ja dem Uneingeweihten gegenüber recht dankbar sein, mit der ernsthaften Arbeit an einer Großstadt und ihren gewachsenen Tatsachen rechtlicher, technischer, bodenpolitischer, finanzieller und wirtschaftspolitischer Art haben sie nichts zu tun.

Es ist nicht möglich, die Undurchführbarkeiten des Baurschen Planes ohne umfangreichstes Planmaterial zu beleuchten, ich kann deshalb nur hervorheben, das ich den Ringbahngedanken, von dem sein Plan ausgeht (von schweren Mängeln seiner Durchbildung will ich ganz schweigen), für den verfehltesten Verkehrsgedanken halte, den man für Köln verfolgen kann. Von der Innenstadt durch den Eisenbahndamm und seine zukünftigen Erbreiterungen, von der Außenstadt durch den Grüngürtel getrennt, mit den Kosten einer zweifachen Rheinüberquerung belastet, würde diese Ringbahn, die gar kein lebendiges Verkehrsbedürfnis erfüllt, nicht nur unrentabel sein, sondern auch eine Grundform der Stadt fesselnd festlegen, die zu sprengen eine Aufgabe aller neuen Planung sein muß.

Herr Baur hat sich zu dieser Ringbahn augenscheinlich durch die Tatsache verführen lassen, daß der Festungsrayon hier bequemen Raum für solche Anlage zuließ. Wenn andere dieser Versuchung nicht erlegen sind, ist das noch kein Zeichen dafür, daß sie sich nicht mit dem Problem beschäftigt haben.

Fritz Schumacher.

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen G. m. b. H. & Co., Wittenberg.

JAHRG. XIX HEFT 11/12

DER STÄDTEBAU

MONATSHEFTE FÜR STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

HERAUSGEBER H. DE FRIES, BERLIN

GEGRÜNDET VON THEODOR GOECKE UND CAMILLO SITTE :: VERLAG VON ERNST WASMUTH A.-G., BERLIN W8

INHALTSVERZEICHNIS:

DIE STÄDTEBAULICHE AUFGABE.

Der Landesbezirk Brandenburg des Bundes Deutscher Architekten erläßt einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen zu Wohnungsbauten. Das Preisausschreiben enthält folgenden Passus: „Zweck dieses Wettbewerbs ist, die Wohn- und Bauprobleme von heute zu klären und entsprechende neue Gedanken zu finden. Von grundsätzlicher Bedeutung ist deshalb die Frage, welcher Art die Wohnbedürfnisse unserer Zeit sind. Bei der Projektierung der Wohnhausbauten ist ausschließlich von der Organisation des Wohnens unter Berücksichtigung eines rationellen Wirtschaftsbetriebes auszugehen. Das Raumprogramm ist auf ein gesundes Maß zu beschränken. Die Wohnung ist unter Ausschaltung konventioneller Begriffe neu zu gestalten, und die Möblierung ist sinnvoll dem Raumorganismus einzufügen. Die Wirtschaftsräume sind auf das praktischste durchzubilden, um Zeit und Kraft im Haushalte zu ersparen. Beim Miethause bestimmt die Einzelwohnung als Zelle des Hauses durch ihre Art und Anzahl den Hausorganismus. Dieser wiederum bestimmt die Blockgestaltung und das Straßenbild. Bautechnische Neuerungen und industrielle Herstellungsmethoden sind unbedingt zu berücksichtigen."

Es ist sehr erfreulich, daß diese Gruppe des B. D. A. mit dem Ausschreiben einen ganz entschiedenen Schritt vorwärts tut, weniger in Richtung der formalen Entwicklung des Hochbaus, als auf neue Grundlagen des zukünftigen Städtebaus hin. In dieser Richtung ist vielleicht das Programm noch nicht klar genug gefaßt, und auch die Auswahl der nichtfachlichen Preisrichter scheint nicht ganz in der Wesensrichtung des aufgestellten Programms erfolgt zu sein. Statt eines modernen Malers, eines Schiffsbautechnikers, einer berühmten Radiererin hätte ich weitaus lieber gesehen: einen Volkswirtschaftler, einen Spezialarzt im Fach der Sozialhygiene, einen zuverlässigen Statistiker und diverse intelligente, auch weibliche Mitglieder der Arbeiter- und Beamtenorganisationen, deren Horizont über den Parteiklüngel und die Gewerkschaft hinausreicht. Es gibt solche!

Ich glaube nicht, daß man im Sinn des Ausschreibens nun einfache moderne Variationen für Klein- und Kleinstwohnungen — denn nur um diese kann und darf es sich handeln — erfinden sollte. Man muß hier doch, will man wirklich Brauchbares schaffen und mehr leisten als hübsche und interessante Intellektualkombinationen, weiter zurückgehen auf die Voraussetzungen der Wohnungsbildung, als das Ausschreiben es tut. Das Problem, das dann aufgestellt wird, ist so schwer, daß bisher nur ganz geringe Ansätze zu brauchbaren Lösungen zu verzeichnen sind, obwohl es eine der allerdringendsten Aufgaben der sozialen Kultur der weißen Rasse überhaupt aufzeigt. Das Problem der guten Wohnung für die arbeitenden Massen der Bevölkerung ist bisher ungelöst, es ist bisher überhaupt nicht als eine Aufgabe architektonischen Schaffens angesehen worden. Die völlig repräsentative Einstellung unserer Baukunst und unseres Städtebaus bis zum Weltkrieg hat diese so erschütternd falsche, für Generationen von Menschen verderbliche Anschauung herbeigeführt. Stilformen der Vergangenheit hübsch und geschmackvoll auszubeuten, selbst moderne Zweckbauten und Anstalten, vor allem auch die Massenwohnhäuser damit zu garnieren, von Villen, Theatern, Stadthallen, Rathäusern und Bethäusern ganz abgesehen, erschien als wesentliches Ziel der Baukunst. Das „Als ob" war herrschende Weltanschauung, ist es leider heute in den dünnen Hirnen der Vielzuvielen noch immer. Häuser werden frisiert, als lebten wir unterm heitern Himmel Griechenlands, mit Säulen wurde herumhantiert, daß es nur so eine Art hatte. Kein Bahnhof, kein Stadthaus, kein Theater, kein Postamt wurde verschont, obwohl die Säule des Altertums in jeder Form unter unseren klimatischen Verhältnissen ein Unding und eine hohle Phrase ist, gut zur Berauschung von Backfischen, Heldentenören und Hofbauräten. Es ist nur verwunderlich, daß unsere Gewandung sich dem Stil bzw. Unstil unserer Bauten und Wohnungen nicht angepaßt hat; es wäre doch sehr reizvoll, teils in der Toga, teils in der Biedermeierweste auf dem Kurfürstendamm herumzuwandeln. Bezeichnenderweise hat die Gartenlaubenromantik der Baustil-

mischungen von gestern vor den praktischen Erfordernissen des Daseins bald haltgemacht. Unsere Kleidung, die täglichen Gerätschaften unseres Daseins, unsere Verkehrsmittel haben sich den wirklichen Notwendigkeiten unserer eigenen Zeit zunehmend eingeordnet, und nur die architektonische Als Ob-Bühne kann sich leider noch immer behaupten. (Siehe zum Beispiel in Berlin den neuen Dom, das Stadthaus, die Baugewerkschule in der Kurfürstenstraße u. a. m.) Wann endlich wird jenes „Als ob“ sterben? Wann endlich wird jenes „An und für sich“ geboren, nach dem Henry van de Velde schon vor 20 Jahren so lange nachdrücklich und vergeblich rief, bis man ihn als lästigen Ausländer hinauswarf?

Die Abschweifung des Autors von der Volkswohnung zum „Als ob“ ist nur eine scheinbare. In der Tat hat keine architektonische Materie unmittelbarer und bis in ihre letzten Konsequenzen bitterer unter dem Repräsentationsschwindel und der wahnsinnigen Mode des Fassadengewinsels gelitten, als eben die Kleinwohnung. Jene Kleinwohnung der Großstadt, die über 80% ihrer gesamten Bevölkerung beherbergt, und die das eigentliche und wesentlichste Element des zukünftigen Städtebaus darstellt. Solange diese Grundmaterie nicht in einigermaßen sozial und kulturell befriedigender Weise gelöst ist, ist jede städtebauliche Arbeit auf anderer Basis ein hoffnungsloser Unsinn, der verhindert werden müßte, indem jede einsichtige und verantwortliche Stadtverwaltung die Mittel dazu verweigert. Jene üblichen Platzlösungen, Siedelungsstückchen, Stadthallenwettbewerbe und, als Schlimmstes, die Turmhausmode müßten als völlig belanglos ein Jahrzehnt gänzlich abgestoppt werden, bis die Voraussetzungen einer wirklich lebenswürdigen und zukunftsoffenen neuen Form der städtebaulichen Grundelemente sich klarzustellen beginnen. Der Städtebauarchitekt von heute muß endlich aufhören, Arzt sein zu wollen, oder, besser gesagt, Flickschuster an der betrübenden Untauglichkeit des Alten, Reparateur des „Als ob“. Sein Ehrgeiz müßte werden, den Wesenskern seiner Aufgabe zu erfassen, Schöpfer zu sein der zukünftigen Ausdrucksformen des räumlichen Seins, verantwortlicher Anwalt seines Volkes und seines Genies zugleich: in Wahrheit endlich ein „Städtebauer“.

Zur Unterstützung jenes Wettbewerbs des B. D. A. sei auf ein kleines Buch zurückgegriffen, betitelt „Wohnstädte der Zukunft“, das im Frühjahr 1919 erschien und in wenigen Wochen vergriffen war. Leider sind nirgends Exemplare aufzutreiben, ein Neudruck kommt infolge Überholung der abgebildeten Entwürfe durch neueres Material nicht in Frage. Immerhin dürfte es an dieser Stelle genügen, ganz kurz wesentliche Punkte zu wiederholen, die die Grenzen der großen Aufgabe wirklich sehr eng festlegen:

1. Jede Lösung ist unbrauchbar, die dem Durchschnittseinkommen der arbeitenden Bevölkerung unerschwinglich ist. Unter Berücksichtigung von Vorkriegsdaten betrug das Monatseinkommen des Arbeiters 100—120 M. Hiervon kann im Monat ausgegeben werden für Wohnung äußerst 20%, das heißt 20—25 M. oder 5—6 M. pro Woche (notabene: je größer eine Wohnung ist, desto geringer ist ihr Anteil am Einkommensverbrauch, der Begüterte zahlt für seine Wohnung am wenigsten, der Arme am meisten!). Für diese Summe konnten früher 150—200 cbm umbauter Raum in der miserabeln Wohnform von gestern und heute, jedoch technisch zulänglich, zur Verfügung gestellt werden. Mit dieser Raummenge oder Raummasse als Höchstziffer muß die neue Wohnung geschaffen werden, wenn die Lösung anders sein soll, als idealistischer Unfug eines wohlmeinenden Architekten.

2. In diesem Rahmen ist das Wichtigste die möglichst große Ausdehnung des Nutzfläche, vielleicht auf Kosten der heute viel zu großen Zimmerhöhe von etwa 3,50 m (siehe Strauchpreisschrift Baurat Weiß), den gleichfalls zu hohen und darum viel zu teuren Fenstern, Türen, Treppenhäusern, Leitungswegen usw.

3. Die heutige Raumhöhe von 3,50 m leitet sich davon her, daß die Kleinwohnung der Gegenwart ein Nebenprodukt der „herrschaftlichen“ Vorderwohnung ist und zumeist von der Hintertreppe der guten Vorderwohnung aus zugänglich. Über 40% aller Großberliner Etagenwohnungen waren 1914 Hinterhauswohnungen, mehr als 400000 Wohnungen, in denen 1½ Millionen Menschen wohnen und schlafen, haben nur ein heizbares Zimmer. In 600000 Wohnungen sind auf einen heizbaren Raum mehr als 4 Personen zu rechnen. 1919 waren in Berlin 12% aller einräumigen Wohnungen mit 6 und mehr Personen belegt. Seither hat der Jammer der Gegenwart diese unerträglichen Zahlen bis an die Grenzen des Wahnsinns multipliziert.

☆

Wer sich über die Lösungsmöglichkeit dieser einzig wichtigen Aufgabe des Städtebaus von heute und morgen irgendwelchen Illusionen hingibt, sei auf die deprimierenden Schlüsse hingewiesen, die Professor Rudolf Eberstadt (†) im Handbuch des Wohnungswesens nach genauester Durcharbeitung der großen Zahl der einzelnen Faktoren zu ziehen sich gezwungen sieht. Ich erwähne nur wenige entscheidende Sätze: „Die Durchführung der gesundheitlich notwendigen Forderungen bedeutet in jedem Fall nichts als eine Verteuerung der Kleinwohnung.“ „Die Zahl der Räume der Mietskasernenwohnungen ist, abgesehen von ihrer Größe, viel zu gering.“ „Die Kleinwohnung hat regelmäßig keine Querlüftung. Der Mangel ist unabstellbar und im System begründet.“ „Die Wohnungen, insbesondere die Hofwohnungen, in denen ein großer Teil der Mietkasernenbevölkerung wohnt, haben niemals hinreichend Licht und Sonne.“ „Die Temperatureinflüsse wirken übermäßig.“ „Die Luft in den Mietkasernen selbst ist schlecht.“ Und als Endergebnis der Untersuchung, ob Flachsiedelung oder ähnliches überhaupt in Frage käme, antwortet Eberstadt: „Selbst wenn man den Boden geschenkt bekäme, wäre jede andere Bauform als die Stockwerkshäufung ausgeschlossen.“ Und er schließt mit folgenden geradezu vernichtenden Feststellungen, die vor allem auch auf das Ergebnis der kommunalen Architekturleistung Berlins in den letzten 30 Jahren ein erschütterndes Licht werfen: „Der Grundriß der Mietkaserne ist auf die herrschaftliche Vorderwohnung zugeschnitten; für die Kleinwohnung dagegen ist er untauglich und schlechthin unverbesserlich. Die widernatürliche Verbindung zweier verschiedener Wohnungsformen, wie sie in der Mietkaserne vorliegt, bringt nach jeder Richtung nur Unzuträglichkeiten hervor. Es ist schlechterdings unmöglich, auf einem Mietkasernengrundstück befriedigende Kleinwohnungen zu bauen. Die neueren sogenannten hygienischen Verbesserungen und Einschränkung der Bodenausnützung bewirken hier in erster Linie eine

Verteuerung der Wohnungen; an der verfehlten Wohnungslage dagegen können sie nichts oder nur wenig ändern. Einem richtigen Wohnungsgrundriß setzt schon der Zuschnitt der Mietkasernenbaustelle das natürlichste Hindernis entgegen.

Es ist ein unhaltbarer Widerspruch, daß in einer Zeit, in der der Arbeiterstand politisch und kulturell emporstieg, ihm Wohnungsverhältnisse geschaffen wurden, wie er sie in Deutschland zu keiner Zeit gekannt hat. Die Masse der städtischen Bewohner ist vom Grundbesitz ausgeschlossen; das Privateigentum an Boden ist durch die Mietkaserne aufgehoben und in den unsichern Spekulationsbesitz einer kleinen Minderheit verwandelt. Ein großer — in vielen Bezirken der größere — Teil der Bevölkerung ist nach dem Hofe abgeschoben; die Anlage der Kleinwohnung ist in jeder Hinsicht unbefriedigend. Dieses politisch und sozial schlechteste Wohnungssystem ist zugleich das teuerste und unvorteilhafteste; es fordert die höchsten Mieten und macht eine zureichende Produktion von Kleinwohnungen unmöglich."

☆

Genug damit. Vielleicht ist ein wenig klar geworden, was eigentlich Städtebau ist, vielmehr: was eigentlich Städtebau sein sollte. Jedenfalls nicht Anlegen hübscher Plätze, Plazieren und Garnieren öffentlicher Gebäude in allen Stilmoden der Vergangenheit und leider auch der Gegenwart, sogenannte Anlage von Straßennetzen und Verkehrsplätzen, die für die von ihnen eingeschlossenen Wohnblocks von verheerender Wirkung sein können (siehe zum Beispiel Köln, aber auch die ganz neuen, angeblich hochmodernen städtebaulichen Projekte in Holland), Kinderspielplätze, Grünanlagen sind so lange ein sinnloser Tropfen auf den glühend heißen Stein, als die grundlegenden Lebensbedingungen nicht auch von Grund auf geändert sind. Selbst ein Märchenhain wirkt dagegen nur wie ein sanfter, aber unangenehmer Schwindel. Niemand wird satt von Bonbons, und es ist entweder Dummheit oder Schamlosigkeit, den Hungernden Zuckerwerk statt Brot zu bieten.

Den von diesen Tatsachen und Zahlen mit Recht Deprimierten sei ein geringer Trost geboten: Lösung scheint trotz allem möglich. Meine Lösungen von 1919 will ich nur kurz streifen; aber noch heute scheint mir gelungen, jeder einzelnen Beanstandung Eberstadts, so schwerwiegend sie auch war, Abhilfe zu schaffen und zumindest Möglichkeiten zu neuen universalen Lösungen aufzuzeigen. Aber ich möchte eins nahelegen: Lieber Tuberkulosestatistiken lesen als Piranesi Stiche durchblättern, lieber Daten der Lebenshaltung des Riesenheers der Minderbemittelten zu positiver Nutzung feststellen, als klassische Säulenordnungen andächtig kopieren. Und von den Bedürfnissen eines heranwachsenden Kinderkörpers in Hinsicht auf Luft, Licht, Raum und Nahrung mehr und Tieferes zu wissen als von der Gebührenordnung für Architekten. Denn aus der neuen Wohnung der Massen formt sich das neue Haus, der neue Block, der neue Stadtteil, die Siedlung, die Großstadt von morgen. Alles andere: Verkehrsprobleme, Grünflächen, Plätze und Bauten, können erst bedacht werden, wenn das Wohnungsfundament der großen Stadt unserer Zeit erst einmal errichtet sein wird. Das Gesicht auch jener Dinge wird unter den völlig neuen Voraussetzungen sich ganz erheblich ändern müssen.

Die Arbeit ist sicherlich nicht leicht und ohne jeden Zweifel nicht mit den billigen artistischen Mitteln zu bewältigen, mit denen man heute die neuen Häuser der Reichgewordenen modisch-interessant garniert. Die Proklamierung der Farbe im Stadtbild hilft aus dem Meer sozialer Not ebensowenig heraus wie die krampfartigen Bemühungen des Staatlichen Bauhauses um die konstruktivistische Geste. Manch einer wird das innerliche Verstehen des Worts „sozial" im Sinn tiefster menschlicher Verantwortung, jenseits von Politik und Partei, erst lernen müssen, um eine Aufgabe zu bewältigen, die, wenn überhaupt, sich in langsamer und zäher Arbeit nur mit dem Herzen eines Menschen lösen läßt. Wem solches überhaupt absurd und unmöglich erscheint, wer von vornherein an dem endlichen Sieg zweifeln und verzweifeln möchte, den möchte ich an Wilhelm Schäfers Worte aus seinem Lebensabriß erinnern: daß ein Narr, der Großes will, rühmlicher sei vor Gott und den Menschen, als ein Kluger, der bänglich ausweicht.

Der Städtebau von morgen muß die dekorative Geste der Architektur von gestern hinter sich lassen. Er ist nicht mehr eine Sache des angenehm ästhetischen Spiels mit hohlen Formen toter Vergangenheit oder mit modischen Gesten des Tages, sondern er ist eine Angelegenheit der tiefsten Verantwortung des menschlichen Herzens an den Toren einer sich langsam heranformenden lebendigern und frohern Zukunft.

H. de Fries.

BAUEN WIR HEUTE WIRTSCHAFTLICH?

Von Regierungsbaumeister Dr. JULIUS VISCHER, Dresden.

Wer durch die Geschäftsstraßen einer modernen Großstadt wandert und seine Aufmerksamkeit nicht so sehr auf die Schaufenster richtet, daß er nicht auch einen Blick für die Gesamterscheinung des Straßenbildes übrig hätte, der empfindet ein starkes Mißverhältnis zwischen dem Äußeren der in der großen Mehrzahl zu Wohnzwecken errichteten Gebäude und ihrer heutigen Verwendung. Man kann wohl sagen, es gibt kaum einen kulturloseren Anblick, als den solch eines ausgedienten Wohnhauses.

Noch schlimmer sieht es im Innern dieser Bauten aus, deren stets wiederkehrende Eigenschaften Platzmangel, Unübersichtlichkeit und Raumverschwendung sind.

Nun werden die Straßen beinahe in der Regel durch Wohnhäuser erschlossen, erst langsam setzt später die Umbildung zur Geschäftsstraße ein. Bedenkt man, wieviel Überlegung am Reißbrett auch der sogenannte Unternehmerbau erfordert, wie weitgehend auch bei ihm ganz bestimmte, als zweckmäßig erkannte Gesichtspunkte angestrebt werden, so mutet es als ein grausamer Witz an, wenn man die kurze Zeit, der ein Gebäude den bei Aufstellung des Entwurfs gedachten Zwecken dient, der mehr als 200jährigen Lebensdauer eines technisch gut gebauten Hauses entgegenhält.

Einige statistische Zahlen, welche die Untersuchung einiger Straßen Dresdens hinsichtlich ihrer sozialen und wirt-

schaftlichen Umbildung ergab, dürften um so mehr interessieren, als bisher Erhebungen in dieser Richtung noch nicht gemacht wurden.

In der Prager Straße, der Hauptgeschäftsstraße Dresdens, und zwar in dem Teil zwischen Ferdinand- und Sidonienstraße, in welchem in den letzten 40 Jahren Neubauten nicht errichtet wurden, waren im Jahre 1880 unter Ausschaltung des Dachgeschosses, das von Anfang an Kleinwohnungen enthielt und heute für Geschäftszwecke kaum in Frage kommt, 17½% der Gesamtsumme aller Räume Geschäftsräume. Im Jahre 1920 waren es 72¾%, also mehr als das 4fache! (Abb. 93—95.)

Im Jahr 1880 waren in derselben Straße 51% sämtlicher Geschosse von einer Partei bewohnt. Diese „große Wohnung" ging in 40 Jahren auf 12½% zurück. Würde nicht das als Wohnhaus erstellte Gebäude der Verwendung für Geschäftszwecke ganz erhebliche technische und praktische Schwierigkeiten entgegenstellen, so wäre die Prager Straße heute eine reine Geschäftsstraße, und eine nicht unwesentliche Folgeerscheinung wäre ein bedeutend höherer Mietertrag der Grundstücke.

In der Grunaer Straße, einer vom Zentrum nach Osten führenden Ausfallstraße, zeigte dieselbe Ermittlung im gleichen Zeitraume ein Wachstum der für Geschäftszwecke verwendeten Räume von 5% auf 46¾%.

In der Ferdinandstraße, einer Seitenstraße der Prager Straße, wurden an Geschäftsräumen 1880 10½%, 1920 40% ermittelt. Überall zeigt sich die Entwicklung in der gleichen Richtung, nur in der Intensität ist sie verschieden.

Diese Beispiele mögen genügen, es ließen sich jedoch noch viele Straßen Dresdens heranziehen, besonders aber könnten andere Großstädte Beispiele liefern, die eine raschere Umwandlung durchmachen als Sachsens Hauptstadt.

Nicht nur die heutige Geschäftsstraße zeigt jedoch vielfach eine Umbildung ihrer Struktur, sondern auch die Straße, welche Wohnstraße war und es heute noch ist.

Ein augenfälliges Beispiel bieten einige Straßen von Dresden-Neustadt, in denen sich einst Patrizierhaus an Patrizierhaus reihte. Heute dienen diese kaum 200 Jahre alten Häuser zum großen Teil der ärmsten Bevölkerungsschicht zu Wohnzwecken. Doch ist es nicht nötig, so weit zurückzugreifen. In allen Großstädten gibt es unzählige Beispiele dafür, wie Wohnungen im Innern der Stadt dadurch entwertet werden, daß an der Peripherie neue Häuser entstehen, welche hinsichtlich der Wohnkultur höher gesteigerte Wünsche befriedigen, und daß infolgedessen ein Abwandern aus den früheren guten Wohnungen nach den neuen besseren erfolgt.

Eine ärmere Bevölkerungsschicht bezieht nach und nach die für vermögende Mieter gebauten Wohnungen im Stadtzentrum und teilt dieselben, da sie nunmehr für eine Familie zu groß sind, auf. Es tritt an Stelle des ursprünglich für eine Partei bestimmten Geschosses das von mehreren Parteien bewohnte, soweit ein gemeinsamer Wohnungsabschluß bleibt, eine unerfreuliche Erscheinung auf dem Gebiet des Wohnungswesens.

Diesen Vorgang führt eine Untersuchung der Alaunstraße, einer untergeordneten Straße in Dresden-Neustadt, vor Augen. Im Jahr 1880 waren von einer Partei 48½% aller Geschosse bewohnt, 1920 war dieses Verhältnis auf 19½% gesunken. Die zu Geschäftszwecken benutzten Räumlichkeiten zeigten im genannten Zeitraum die verhältnismäßig geringe Zunahme von 10% auf 20%. Eine weit größere Zunahme erfuhren die von mehreren Parteien bewohnten Geschosse von 31% auf 55%.

Betrachtet man die Bauten unserer letzten Jahrzehnte, so fällt bei ihnen die Bildung sehr vieler scharf umrissener Typen auf.

Die Zeit der Gotik hat in der Hauptsache als Bautyp den Dom geschaffen, die Barockzeit Schlösser und Kirchen, die Zeit des Klassizismus Theater und Museen, nebenher bilden sich in all diesen Epochen gewisse, jedoch nicht scharf ausgeprägte Wohntypen aus. Dem gegenüber zeigt die Gegenwart eine unendliche Fruchtbarkeit in der Hervorbringung von Typen. Ich nenne aus der großen Zahl nur das Warenhaus, das Bureauhaus, den Bahnhof, ich erinnere an die unendliche Zahl von Wohnungstypen für Flachbau und Etagenwohnhaus, für kleine, mittlere und große Wohnungen, ja man kann als ein besonderes Merkmal des Bauschaffens unserer Tage die Typisierung und die Spezialisierung nennen.

Die großen Vorteile, welche aus diesem Umstand erwachsen, sollen nicht verkannt werden. Wir bauen heute wirtschaftlicher und zweckmäßiger als früher, jedoch meist nur für den Augenblick; denn die Bedürfnisse im Wohnen und in sämtlichen Fragen, welche mit dem Bauen zusammenhängen, ändern sich außerordentlich rasch.

Führt die Erwägung nach wirtschaftlichen und praktischen Gesichtspunkten zu immer größerer Erstarrung in Einzeltypen, so bringt die Entwicklung der Technik, die Hygiene und — in besonderem Maß — die Mode immer neue Typen hervor, die alten im Wert herabmindernd und unbrauchbar machend.

Besonders schwere Forderungen stellt die Not unserer Tage. Wir müssen heute unsere Begriffe über Wohnen ganz gewaltig umstellen. Baupreise und Dienstbotenfrage drängen gemeinsam darauf hin, für die Wohnungen des Mittelstandes viel kleinere Typen zu finden, als die vor dem Krieg üblichen. Hierbei ist unmöglich vorauszusehen, welche endgültigen wirtschaftlichen Zustände aus der heutigen Entwicklung hervorgehen.

In früheren Zeiten konnte man sich ruhig den Bedürfnissen des Augenblicks anpassen, da mit einer Änderung der Zustände, die ein rasches Veralten eines Bauwerks bedingte, nicht gerechnet werden mußte. Heute liegen die Dinge ganz anders, dazu kommt, daß wir viel weitergehend jeder Anforderung zu genügen suchen, als dies in früheren Zeiten geschah, daß wir ferner stets die kleinsten Abmessungen wählen, um preiswert zu bauen und so die Eigenart jeden Raumes um so stärker herausarbeiten.

Es wäre eine natürliche Folge der bestehenden Tatsachen, der raschen Veraltung der Häuser durch eine entsprechende Abschreibung Rechnung zu tragen. Nun wird es aber keinem Hausbesitzer einfallen, auch nur die kleinste Abschreibung auf sein Anwesen vorzunehmen. Er rechnet mit der Steigerung des Bodenpreises, die ihn bis jetzt diesen schwierigen Fragen stets enthoben hat. Grundstücke im Innern der Stadt konnten zur gegebenen Zeit die Belastung mit einem rentablen Neubau ertragen, in Stadtvierteln, welche keine so starke Steigerung des Bodenpreises aufwiesen, war diese doch so groß, daß sie wenigstens den verminderten Wert des Gebäudes aufwog.

Heute, bei den enorm gestiegenen Baupreisen spielt der Grund und Boden nicht entfernt die Rolle wie vor dem

Prager-Strasse.

Linke Seite. Rechte Seite.

Abb. 93—95.

Erklärung:

Geschoß nur Geschäftsräume enthaltend — Geschoß von einer Partei bewohnt — Geschoß Geschäfts u. Wohnräume enthaltend. — Geschoß von mehreren Parteien bewohnt.

In Hundertsteln der Gesamtfläche:

Mit dem IV. Obergeschoß. Ohne IV. Obergeschoß.

Krieg. Ob er sie wieder spielen wird, läßt sich nicht absehen, wird dies nicht der Fall sein, dann werden sich die Schwierigkeiten, die bis jetzt nicht zum Ausbruch kamen, bald bemerkbar machen.

Einen Weg aus diesen bedenklichen Zuständen heraus zeigt uns das neuzeitliche Geschäftshaus, in dem die volle Brauchbarkeit des Gebäudes um ein vielfaches verlängert ist, eine Eigenschaft, welche die Frage der Abschreibung sehr viel einfacher gestaltet.

Im modernen Geschäftshaus liegen nur Treppen, Außenwände und Decken fest. Die Bureauräume lassen sich beliebig einteilen, so daß der Mieter sich eine der Größe seines Geschäfts entsprechende Bodenfläche mietet und dann die Wände nach Bedarf zieht.

Auf diesem Prinzip weiterbauend läßt sich ein Gebäude denken, das nicht nur Geschäftsräume aller Art, sondern auch Etagenwohnungen jeder Größe in sich aufnehmen kann. Dies hat den Vorzug, daß dadurch jeder Veränderung der wirtschaftlichen und sozialen Struktur der Straße, an der das Gebäude liegt, Rechnung getragen werden kann, und so auf der einen Seite eine Umwandlung erleichtert und begünstigt wird, auf der anderen Seite aber, z. B. bei vornehmen Wohnstraßen, durch die große Anpassungsfähigkeit an jede Änderung des Geschmacks und an die jeweiligen Errungenschaften der Technik eine Umbildung der Straße möglichst hinausgeschoben wird.

Der Bau eines solchen Gebäudes würde in der Weise vor sich gehen, daß möglichst auf einem ganzen Baublock ein Eisenbetongerippe erstellt wird, dessen Abmessungen so gewählt sind, daß sie eine vielseitige Verwendung zulassen. In diesem Eisenbetongerippe (Abb. 96), das nur aus Pfeilern und Decken besteht, so daß auch die Außenwände und damit die Fensteröffnungen ohne konstruktive Umbauten verändert werden können, ist die Möglichkeit vorgesehen, an den Mittelpfeilern Rauchabführungen, Zu- und Ableitungen

Abb. 96. Das eiserne Betongerippe

Abb. 97. Die zwei- und dreiräumige Wohnung

Abb. 98. Die große Wohnung

Abb. 99. Das Bürohaus

Abb. 100. Das Geschäftshaus

Abb. 101. Die offene Bauweise

von Wasser usw. hochzuführen. Ferner sind in entsprechender Anzahl Öffnungen in den Decken auszusparen, durch welche nach Bedarf Treppen durchgeführt werden können. Werden diese Öffnungen nicht gebraucht, so werden sie zugesetzt, jedoch so, daß sie stets zur Durchführung von Treppen wieder benutzt werden können.

Die Geschoßhöhen müssen auf Mittelmaße gebracht werden. In beigegebener Skizze (Abb. 102) liegen sie zwischen denen des Hamburger Geschäftshauses und zwischen denen eines Beamtenkleinwohnungsgebäudes. Die Geschäftsräume erhalten auf diese Weise noch durchaus annehmbare Höhen, für die Wohnräume fällt die Höherführung insofern nicht allzusehr ins Gewicht, als die Baukosten dadurch nicht wesentlich erhöht werden. So betrug im Jahr 1914 bei einem Wohngebäude 1 m Höherführung verteilt auf sämtliche Stockwerke pro Quadratmeter überbauter Fläche 5 M.!

Die Frage, welche Gebäudetypen in dem Eisenbetongerippe außer dem Wohnhaus Platz finden könnten, läßt sich in der Weise beantworten, daß man untersucht, welche Gebäudetypen ihren Ursprung im Etagenhaus genommen haben und deshalb noch sehr viel Gemeinsames mit demselben haben. Und da findet man das Geschäftshaus, den Fremdenhof, das Warenhaus und das Restaurant als in Betracht kommende Typen, die beiden letzteren allerdings würden von vornherein eine stärkere Deckenkonstruktion, als die für das Wohnhaus übliche, bedingen.

Zunächst sei gezeigt, in welcher Weise Wohnungen in das Eisenbetongerippe eingebaut werden können:

In Abb. 97 ist oben die kleinste Form von Wohnung, bestehend aus Stube, Küche, Vorraum und Klosett an einem offenen Umgang, der von einem geschlossenen Treppenhaus aus betreten wird, in das Eisenbetongerippe eingezeichnet. Unten ist in derselben Abbildung eine Wohnung gezeigt, welche Stube, Kammer und Küche aufweist. Es liegen in diesem Beispiel je 3 Wohnungen in der Etage an einem Treppenhaus. Mit Leichtigkeit ließe sich natürlich durch Anordnung von mehr Treppenhäusern die mittlere Wohnung, welche Querlüftung durch die Treppe erhält, und die von mancher Seite beanstandet werden könnte, ausschalten.

Abb. 98 behandelt die große Wohnung in den verschiedensten Formen. Hier zeigt sich, wie die vorgeschlagene Bauweise den individuellsten Wünschen des jeweiligen Mieters Rechnung tragen kann.

Die Verwendung des Eisenbetongerippes für ein Bureauhaus macht, wie Abb. 99 zeigt, keine Schwierigkeit. Es ist hier in der Mitte noch ein Flügel angeordnet, der einen großen Lichthof mit Treppen und Aufzügen enthält. Die Treppenöffnungen, welche für das Wohnhaus ausgespart waren, sind in diesem Fall nur zum Teil zur Aufnahme von Aufzügen verwandt. Monumentaltreppen sind angebaut. Die neu hinzugekommenen Bauteile sind in diesem und dem folgenden Beispiel schraffiert.

In Abb. 100 ist gezeigt, wie ein Warenhaus in dem gegebenen Eisenbetongerippe Platz finden könnte. Es wurde oben schon darauf hingewiesen, daß in diesem Fall eine stärkere Konstruktion nötig ist. In dem vorliegenden Beispiel sind 3 überdeckte Lichthöfe. Der mittlere hat eine durchaus willkürliche Form, während sich die beiden seitlichen Lichthöfe ohne weiteres dem Eisenbetongerippe einfügen. Auch alle anderen zum Warenhaus gehörenden Räumlichkeiten sind einwandfrei unterzubringen.

Abb. 101 stellt den Versuch dar, die offene Bauweise in das System des Eisenbetongerippes einzubeziehen. Dieser Fall käme für große Ausfallstraßen, welche sich immer weiter hinaus zu Geschäftsstraßen entwickeln, in Betracht. Geht man in dem betreffenden Baublock zur geschlossenen Bauweise über, so werden die Baulücken, wie angedeutet, zugebaut.

Das Eisenbetongerippe läßt sich noch in verschiedenartiger Weise ausbauen, so, wie oben erwähnt, als Fremdenhof, ferner in Kombinationen, z. B. die unteren Stockwerke als Kaffeehaus, die oberen zu Bureauzwecken, endlich für kleinere, gewerbliche Betriebe u. a. m. Auch lassen sich noch viele Variationen seiner Anwendung bei Abweichen von der heute gebräuchlichen Form der Blockbebauung denken.

Außer großer Rentabilität und Werterhaltung des Hauses bringt die vorgeschlagene Bauweise die in städtebaulicher Hinsicht wichtige Scheidung der Wohn- und Geschäftsstraßen mit sich, indem die Geschäfte sich an den Hauptverkehrsadern in weit höherem Maße als bisher konzentrieren würden, da durchgreifende Umbauten der Wohnhäuser zu Geschäftshäusern ohne Schwierigkeit sich vornehmen lassen. Andererseits würden Wohnungen durch die Möglichkeit weitgehender Umänderungen den persönlichsten Wünschen Rechnung tragen können und so immer modern bleiben, so daß Wohnstraßen, ohne daß die soziale Schicht ihrer Bewohner sich änderte, sich lange als solche erhalten würden.

Eine vergleichende Kostenberechnung eines Wohnhauses in üblicher Bauweise und eines mit denselben Wohnungen ausgebauten Eisenbetongerippes ergab für das letztere 1914 an Mehrkosten gegenüber dem ersteren 2,37 M. pro Kubik-

Abb. 102. Fünfgeschossiges Reihenhaus in Eisenbeton. Querschnitt.

meter umbauten Raumes. Zu Beginn des Jahres 1921 betrug der Preisunterschied sogar nur 1,34 M. Diese unwesentliche Verteuerung dürfte den großen wirtschaftlichen Vorteilen gegenüber, welche die Anwendung des Eisenbetongerippes mit sich bringt, nicht allzusehr ins Gewicht fallen.

Es bleibt noch übrig zu der Frage Stellung zu nehmen, wie das ausgebaute Eisenbetongerippe im Stadtbild wirkt, unter der Voraussetzung, daß ganze Straßenzüge in dieser Bauweise erstellt werden.

Zunächst könnte man Befürchtungen wegen zu großer Eintönigkeit hegen, da Balkons und Erkerausbauten schwer anzubringen sind, die Unterbrechung der Flächen also nur durch Loggien erzielt werden kann. Doch dürfte dieser Umstand eher eine günstige Wirkung auf das Straßenbild ausüben, da unsere Straßenwände heute viel zu unruhig sind und meist an Überhäufung mit architektonischen Motiven leiden. Schöne Linien in der Straßenführung werden durch Formenhäufung an den einzelnen Gebäuden zerrissen, so daß die künstlerischen Gedanken des Städtebauers zum großen Teil, wenn seine Pläne in Wirklichkeit entstehen, untergehen, zum mindesten stark beeinträchtigt werden. Die günstige Wirkung glatter Häuserfronten, die noch durch Farbe gesteigert werden kann, zeigen viele Straßen, die in der Barockzeit entstanden. Dresden bietet dafür schöne Beispiele. Einwände aus ästhetischen Rücksichten dürften also gegen eine weitgehende Anwendung des Eisenbetongerippes kaum erhoben werden können.

Die Bautätigkeit der letzten 40 Jahre arbeitete folgerichtig auf Wirtschaftlichkeit des Bauwerks hin, erreichte aber diesen Zweck nur unvollkommen, da die Häuser, wie schon erwähnt wurde, wohl bei ihrer Erstellung dem erstrebten Ziel nahe kamen, im weiteren „Betrieb" jedoch, um ein Bild aus dem Maschinenbau zu übernehmen, sich als äußerst unwirtschaftlich erweisen.

Eine Vervollkommnung unserer Häuser auch nach dieser Richtung anzuregen, ist der Zweck obiger Ausführungen.

EIN BEBAUUNGSÜBERSICHTSPLAN FÜR DAS RHEINISCH-WESTFÄLISCHE INDUSTRIEGEBIET.

Von Dr.-Ing. RAPPAPORT, 1. Beigeordnetem des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Essen.

Durch das Gesetz über den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk vom 5. Mai 1920 ist das gesamte rheinisch-westfälische Industriegebiet in einer Größe von rund 3800 qkm mit etwa 3800000 Einwohnern in gewissen siedlungstechnischen Fragen zu einer Einheit zusammengefügt worden. Nach § 16 des Gesetzes geht das Fluchtlinienwesen von den einzelnen Gemeinden zum Teil auf den Siedlungsverband über, und zwar für Durchgangs- und Ausfallstraßen, für Grüngebiete, für „Verkehrsbänder", für Flughäfen und für Siedlungen auf mehreren Gemeindegebieten, letzteres soweit es sich als notwendig erweist. Nach einer Bestimmung im gleichen Gesetz mußte innerhalb sechs Monaten nach dem Inkrafttreten erstmalig ein Verzeichnis nebst planmäßiger Übersicht für diejenigen Straßen und Flächen aufgestellt werden, für die, wie vorstehend angegeben, die Fluchtlinienhoheit auf den Verband übergegangen ist. Mir lagen als technischem Bearbeiter keinerlei Unterlagen für diese nicht alltägliche Aufgabe vor; es blieb daher nichts anderes übrig, als bei den einzelnen Gemeinden anzufragen, welche Wünsche sie für die Aufnahme bestimmter Gebiete in das Fluchtlinienwesen des Verbandes hätten. Dabei lag die Annahme nahe, daß sich die Gemeinden hierbei eine äußerste Zurückhaltung auferlegen würden in dem Glauben, daß sie damit gewisse eigene Hoheitsrechte zugunsten des Kommunalverbandes aufgäben.

Die alsbald eingeleiteten Verhandlungen ergaben auffallenderweise das Umgekehrte. Die Gemeinden reichten Pläne ein, in denen weit über die Grenzen der dem Kommunalverband gestellten Aufgabe eine Fülle von Straßen als Haupt- und Durchgangsstraßen gedacht waren. Anders schon lagen die Dinge mit der Angabe von Grünflächen, die Bedeutung für das ganze Verbandsgebiet haben. Hier zeigten einzelne Gemeinden tatsächlich eine auffallende Engherzigkeit.

Es war von vornherein klar, daß die harmlose Bezeichnung des Gesetzes „ein Verzeichnis nebst planmäßiger Darstellung" im Grunde genommen nichts anderes sein oder schließlich werden konnte, als in größtem Rahmen ein Siedlungsplan für das weite Gebiet von Hamm bis zur holländischen Grenze und von der Ruhr bis über die Lippe hinauf. Dieses ganze Gebiet ist in siedlungstechnischer Hinsicht schon heute als große Einheit aufzufassen, bei der nur von einer Stelle aus die über den Rahmen der einzelnen Gemeinden hinausgehenden Belange erkannt und auf schnellem Wege zur Durchführung gebracht werden können. Die Frage der Durchgangs- und Ausfallstraße bedingt eine klare Erkenntnis der Verkehrsnotwendigkeiten nicht nur innerhalb des Verbandsgebietes, sondern auch über dessen Grenzen hinaus, z. B. die Verbindung von Kohle schaffenden mit Kohle verarbeitenden Stellen.

Die Frage der Grüngebiete läßt sich nur klären, wenn man sich gleichzeitig ein Bild darüber schafft, wo die jetzigen und künftigen Kohlengewinnungsstellen liegen und wie die notwendigen Wohnflächen zu diesen anzuordnen sind. Es ist selbstverständlich, daß diese Fragen innerhalb sechs Monaten, von denen noch ein Teil bis zur tatsächlichen Inangriffnahme verloren ging, nur in allergrößten Umrissen gelöst werden konnten.

Der Begriff des Verkehrsbandes — eine Wortschöpfung des jetzigen Verbandsdirektors Dr. Schmidt — war erstmalig in diesem Gesetz festgelegt[1]). Es sollen damit von der Bebauung freizuhaltende Streifen verstanden werden, die künftig irgendeinem Verkehrsmittel, Eisenbahn, Schnellbahn, Straßenbahn, Kanal u. dgl. dienen sollen. Erst die Möglichkeit, daß der Bebauungsplan-Bearbeiter neben Straßen auch derartige Verkehrsbänder vorsehen kann, überbrückt wenigstens zum Teil die Kluft, die zwischen den Eisenbahngesetzen und den Fluchtliniengesetzen von jeher in Deutsch-

[1]) Die Grundgedanken für die hier vorliegende Aufgabe, wenn auch räumlich nur für einen kleinen Teil, waren von Dr. Schmidt bereits im Jahre 1912 niedergelegt in seiner „Denkschrift betr. Grundsätze zur Aufstellung eines General-Siedlungsplanes für den Regierungsbezirk Düsseldorf (rechtsrheinisch)".

land besteht. Die Frage der Flughäfen war bei der ersten Festlegung des Planes von untergeordneter Bedeutung. Die Frage der Bebauungspläne auf mehreren Gemeindegebieten kam ebenfalls vorab nicht in Betracht.

Nicht unwesentlich und für den Städtebauer jedenfalls von Interesse war die große Menge rein äußerlicher, zum Teil formaler Fragen, die bei der Bearbeitung des Planes auftauchten. Das Kartenmaterial war ungleich und besonders für ländliche Gegenden zum großen Teil recht lückenhaft. Der anfangs vorgesehene Maßstab, für Landkreise 1 : 10000, für Städte 1 : 5000 bis 1 : 2000, erwies sich nur für die letzteren als richtig. Für ländliche Gegenden zeigte es sich bald, daß Pläne 1 : 10000 nur in beschränktestem Umfange vorhanden waren. Von großem Wert war es, den Straßen durch das ganze Gebiet hindurch eine klare, sofort erkennbare Bezeichnung zu geben. Ich schlug daher vor, daß die von Ost nach West laufenden Straßen, im Ruhrtal beginnend, die Bezeichnung führen Ost-West-Straße I = O. W. I usw., und in entsprechender Anwendung die Nord-Süd-Straßen = N. S. I usw., ferner die diagonal das Gebiet durchquerenden Straßen D. I usw., schließlich die Verkehrsbänder mit V. 1 usw. Diese Art der Bezeichnung hat sich, soweit sich das bis jetzt beurteilen läßt, bewährt. Die gesamte Literatur und Presse, ebenso der gesamte amtliche Schriftverkehr führt ohne jede weitere Erläuterung diese Bezeichnungen auf.

Bei der technischen Durcharbeitung des Planes mußte vorab die Bevölkerungsdichte und Wirtschaftsdichte des Verbandsgebietes geprüft werden. Das Verbandsgebiet (Taf. 41) ist 3800 qkm groß mit einer Einwohnerzahl von rund 3,8 Millionen; in ostwestlicher Richtung ist das Gebiet etwa 130 km langgestreckt und hat eine mittlere Nord-Süd-Ausdehnung von nur 40 km. Die größte Bevölkerungs- und Wirtschaftsdichte erreicht dieses Gebiet auf dem Höhenrücken zwischen dem Ruhrtal und der Emscher, und zwar von Dortmund bis zum Rhein. Im Süden, im eigentlichen Ruhrtal, wo schon seit Jahrhunderten Bergbau umgeht, ist der Kohleabbau im wesentlichen von der Wanderung nach Norden schon überholt. Im Norden, im Lippetal, unter dem die Kohle im allgemeinen in größerer Tiefe liegt, wird der Kohlenbergbau bei seiner Wanderung nach Norden in Bälde Einzug halten. Die Gebiete im Osten und Westen, von denen die ersteren Kohle, die linksrheinischen Kohle und Kali enthalten, sind mehr oder minder stark in der Aufschließung begriffen. Auf diese grundlegenden Eigenheiten des Plangebietes mußte bei der Entwurfsbearbeitung Rücksicht genommen werden. Die Zahl der großen Durchgangsstraßen häuft sich dementsprechend im mittleren Teil des Gebietes etwa zwischen Bochum und Duisburg stark an. Die Annahme, daß ein derartiger Übersichtsplan etwa ein schematisches Gebilde, mit klar ost-westlich oder nord-südlich laufenden Linien darstellen würde, ist bei den zum Teil stark bewegten Hängen der Ruhr sowie bei den sehr verschieden gelegenen Wirtschaftsschwerpunkten nicht zutreffend. Der Plan der Verbandsstraßen zeigt daher auf den ersten Blick ein nicht leicht entwirrbares Netz. Erst bei sorgfältiger Durchprüfung erkennt man klarer den Verlauf der Ost-West- und Nord-Süd-Straßen.

Erklärung: Verbandsstr. — Staatsbahnen — Anschlußbahnen — Verkehrsbänder — Stadtkern — übriges Stadtgebiet — Siedlungsgebiete — Schachtanlagen — sonstige Industrieunternehmungen

Abb. 103.

Bei der Einzeldurcharbeitung der Straßen erschien es von grundlegendem Wert, soweit es überhaupt erreichbar war, die Straßen nicht durch die Städte selbst, sondern möglichst durch ihr Außengebiet zu leiten. Soweit das aber nicht erreichbar war, wurde wenigstens angestrebt, eine schon jetzt in größerer Breite vorhandene Ringstraße als Auffangring für die Verbandsstraße zu benutzen, um die Stadtkerne nach Möglichkeit zu entlasten. Am klarsten tritt dieses Ziel bei Dortmund oder bei Bochum zutage. Auch kleinere Gemeinden wie etwa Dorsten sind nach Möglichkeit von den Verbandsstraßen umgangen. Selbstverständlich ließ sich dieses Ziel nicht überall durchführen. Zum Beispiel bei Mülheim und Oberhausen war nach Lage der Industriegebiete in diesen Orten und mit Rücksicht auf die bestehenden Eisenbahnverhältnisse eine Umgehung des Ortskernes unmöglich. Es kostete mitunter Mühe, die Gemeinden zu überzeugen, daß derartige Hauptstraßenzüge nicht unbedingt über den Marktplatz des Ortes zu gehen brauchen. Als kennzeichnendes Beispiel sei auf die vorgeschlagene und abgeänderte Führung der Verbandsstraßen in Buer hingewiesen (Taf. 42). Als Muster eines Ringes, der sämtliche die Stadt berührende Verbandsstraßen auffängt, sei auf die Führung in Essen aufmerksam gemacht (Abb. 103); zu bemerken ist, daß neuerdings eine Vergrößerung des Ringes und damit eine noch weitere Freihaltung des Stadtinnern von Verbandsstraßen angestrebt wird.

Hinsichtlich der Breiten der Straßen fehlte anfangs jede auch nur einigermaßen zutreffende Beurteilung. Die großen Ausfallstraßen, wie etwa in Berlin die Döberitzer Heerstraße, sind nach meiner Auffassung in ihren Breitenausmessungen stark übertrieben. Andererseits gibt es Hauptverkehrsstraßen, wie die Hohestraße in Köln, die sich mit 8 m begnügen. Nach langen Verhandlungen, in denen auffallenderweise die Mehrzahl der technischen Städtevertreter die nachgenannten Maße für zu gering erklärte, verständigte man sich auf eine Breite der Straßen von 26 m, nach Möglichkeit mit beiderseitigen Vorgärten von je 5 m, insgesamt also 36 m. Neuerdings erscheinen bei der weiteren Durcharbeitung des Planes selbst diese Maße mitunter reichlich hoch bemessen. Hierbei ist angenommen, daß sämtliche Verbandsstraßen geeignet sein müssen, zweigleisige Straßen-

Abb. 104.

bahnen, möglichst auf eigenem Bahnkörper, aufzunehmen. Die Querschnitte, die sich hiernach neuerdings herausgebildet haben, nehmen auf diese Bedingung Rücksicht.

Auch die Steigungsverhältnisse der Straßen mußten, besonders für das südliche Gebiet an den Hängen der Ruhr, einigermaßen klargestellt sein. Auch hierüber waren die Meinungen außerordentlich geteilt. Während die einen Steigungen bis 1 : 20 oder 1 : 25 ohne weiteres zulassen wollten, waren andere, wohl mehr dem Flachlande angehörige Vertreter der Städte, der Auffassung, daß Steigungen über 1 : 45 für große Hauptstraßen im hiesigen Gebiet nicht zuzulassen seien. Als allgemeine Höchststeigung ist neuerdings das Verhältnis 1 : 30 festgesetzt worden.

Nach Eingang der Vorschläge der einzelnen Gemeinden war die schwierigste Aufgabe, das wirklich Notwendige und Brauchbare herauszuschälen. Jede kleine und kleinste Gemeinde wollte plötzlich mindestens eine Verbandsstraße für sich haben, und größere Städte legten Wert darauf, ganze Strahlenbündel von Verbandsstraßen bei sich durchlaufen zu lassen. Als Beispiel sei das von der Stadt Recklinghausen beantragte Straßennetz im Gegensatz zu dem tatsächlich festgesetzten Straßennetz erwähnt (Taf. 42). Es kostete mitunter harte Kämpfe, um einzelne Gemeindevertreter aufzuklären, daß nur die für das Gesamtgebiet wichtigen Straßen in die Fluchtlinienhoheit des Verbandes übergehen dürften, und daß es auch in der weiteren fluchtlinienmäßigen Behandlung große Schwierigkeiten bereiten würde, wenn allzu viel städtische Straßen nicht mehr der städtischen Fluchtlinienpolizei unterständen. Im ganzen erschienen 5 Ost-West-Straßen (O. W. I bis O. W. V) und 12 Nord-Süd-Straßen (N. S. I bis N. S. XII) ausreichend; hierzu kommen noch zehn diagonal das Gebiet durchquerende Straßen (D. I bis D. X). Eine schematische Übersicht dieses Straßennetzes zeigt, wenn man nicht alle geographischen Einzelheiten berücksichtigt, immerhin eine gewisse straffe Klarheit der Gliederung (Abb. 104).

Die Frage der Verkehrsbänder, die in künftiger Zeit vielleicht noch größere Bedeutung als das Verbandsstraßennetz haben wird, ließ sich in den gesetzlich zugelassenen sechs Monaten noch viel weniger klären als das Straßennetz selbst. Man muß sich hierbei den außerordentlichen Wert eines derartigen Verkehrsbandes für die künftige Entwicklung eines Gebiets vorstellen. Ist einmal auf Jahrzehnte hinaus die Freihaltung einer bestimmten Bahnlinie gesichert, so ist der spätere Einbau der Bahn bei günstiger Wirtschaftslage leicht möglich. Das Drängen nach derartigen Verkehrsbändern war denn auch reichlich groß. Zahlreich waren insbesondere die Wünsche auf Nord-Süd-Verbindungen, weil tatsächlich im rheinisch-westfälischen Industriegebiet dank der damaligen Konkurrenz der Privatbahnen und entsprechend der geographischen Flußrichtung sowie der Wirtschaftsrichtung eine Fülle von Ost-West-Bahnen vorhanden ist, dagegen nahezu völliger Mangel an guten Nord-Süd-Bahnen. Was schließlich nach manchem harten Kampf an Verkehrsbändern erstmalig in den Plan aufgenommen wurde, ist ohne Gesamtdarstellung des Eisenbahnnetzes und ohne eingehende Erläuterung der vorhandenen Linien nicht verständlich. Erwähnt sei nur die letzten Endes wohl im Mittelpunkt des Interesses stehende Schnellbahnlinie Köln—Düsseldorf—Duisburg—Essen—Dortmund—Hamm. Sie wurde in der damals bekannten Plangestaltung übernommen. Bei der häufig mangelnden Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn- und Stadtverwaltungen machte sich bei den Vorschlägen für Verkehrsbänder ein außerordentlicher Mangel irgendwie geeigneter Unterlagen viel stärker als bei den Straßenvorschlägen bemerkbar. — Die Reichsbahndirektionen selbst, die ebenfalls zu Vorschlägen aufgefordert wurden, waren anfangs sehr zurückhaltend. Erst allmählich, als sie den großen Wert der Verkehrsbänder erkannten, insbesondere die rechtzeitige Freihaltung und die leichte Enteignung der Grundstücke nach Maßgabe des Fluchtliniengesetzes an Stelle der Enteignung auf Grund des allgemeinen Enteignungsgesetzes, erst da traten sie mit weiteren Vorschlägen vor. Aber auch diese Vorschläge, die sich zumeist auf Verbindungslinien, Verbindungskurven u. dgl. beschränken, sind ohne eingehende Erläuterung des vorhandenen Bahnnetzes nicht verständlich.

Ganz anders wie mit den Fragen der Verbandsstraßen und Verkehrsbänder verhielten sich die Gemeinden bei den Vorschlägen für Grünflächen. In dem zum großen Teil noch aus der Vorkriegszeit stammenden Streben des Städtebauer, möglichst viel Baugelände in den Stadtgrenzen zu sichern, glaubten sie die Festsetzung von Grünflächen ängstlich einschränken zu sollen. Es darf nicht verkannt werden, daß die Aufnahme der Grünflächen in das Verbandsverzeichnis und die Umgebung dieser Flächen mit Fluchtlinien genau wie bei Straßen jede Bebauung innerhalb der Flächen ausschließt. Die an sich wohl als berechtigt anerkannte Freihaltung von Grünflächen mit Rücksicht auf die Gesundheit der Gesamtbevölkerung suchte man gern dem lieben Nachbarn aufzubürden.

Es ist selbstverständlich, daß im Innern des Gebietes, in der Gegend der oben geschilderten größten Bevölkerungs- und Wirtschaftsdichte, nur verhältnismäßig wenig Grünflächen noch verfügbar waren, daß dagegen im Süden an den Hängen der Ruhr, im Norden im Tal der Lippe, im Osten im Gebiet der Seseke und im Westen in den noch ländlichen Teilen der Kreise Geldern und Moers noch große Flächen als Grünschutzgebiete aufgenommen werden konnten. Es erschien auch ratsam, zunächst einmal in dem ersten Verzeichnis möglichst viele Grünflächen festzusetzen, damit auf diese

Weise ein gewisser Vorsprung gegen all die Anstürme der kommenden Zeit erreicht würde[1]). Schwierig war auch die Frage, inwieweit die von den einzelnen Gemeinden auf Grund des Wohnungsgesetzes selbst zu schützenden Grünflächen gegenüber den vom Verband zu schützenden größeren Flächen zu trennen seien. Einzelne Gemeinden, z. B. Gelsenkirchen, hatten nahezu jede kleinste Grünfläche (es gibt deren in Gelsenkirchen freilich nicht viele) als Verbandsgrünfläche beantragt. Sie wurden entsprechend dem vorgenannten Grundsatz auch aufgenommen, aber schon nach kurzem erwies es sich als höchst störend, daß diese kleinen, unbedingt der kommunalen Hoheit unterstehenden Flächen der Fluchtlinienzuständigkeit des Verbandes unterstellt waren. Denn damit war den Gemeinden jede Änderung, jede Fluchtlinienfestsetzung, jede Bebauung u. dgl. dieser Flächen ohne Zustimmung des Verbandes genommen. — Insgesamt umfaßten die festgesetzten Grünflächen rd. 1200 qkm des Verbandsgebietes, d. h. etwa 32% der Gesamtfläche. Es war von Anfang an kein Zweifel, daß gerade im Industriegebiet ein verhältnismäßig so hoher Anteil des Gesamtgebietes unmöglich auf die Dauer freigehalten werden könne. Die weiten Grünflächen der Lippeniederung, des Forstes Hiesfeld usw. werden leider über kurz oder lang durch Schachtanlagen nebst den notwendigen Ansiedlungen mehr oder minder durchbrochen werden. Es muß in dieser Hinsicht Aufgabe des Verbandes sein, bei der weiteren Durcharbeitung des Planes sich im Gegensatz zu der erstmaligen mehr allgemeinen Lösung auf Prüfung im einzelnen einzulassen. Es muß künftig schon auf lange Sicht hinaus klar sein, welche Flächen werden für die örtlich gebundenen Industrien, welche für die zugehörigen Siedlungen benötigt und welche können dauernd Grünflächen verbleiben.

[1]) Besonders der Verbandspräsident Mülhens trat mit wärmster Befürwortung dafür ein, daß alle nur irgend verantwortlichen Freiflächen erstmalig in das Verbandsverzeichnis aufzunehmen seien. Der Verbandsdirektor Dr. Schmidt, auf den nunmehr die Weiterbearbeitung übergegangen ist, kann selbstverständlich nicht all diese Grünflächen beibehalten; aber er dankt der ersten Festsetzung doch den großen Vorteil, daß nunmehr die schwer zu erkämpfende Neuaufnahme von Grünflächen im allgemeinen unnötig ist; damit ist also das Ziel der ersten Festsetzung durchaus erreicht.

Bei der Erstaufstellung des Planes bestand kein Zweifel darüber, daß infolge der ungewöhnlich großen Aufgabe und der gesetzlichen Frist von sechs Monaten — es blieben in Wirklichkeit nur vier Monate — nichts als eine erstmalige Skizze geschaffen werden konnte. Aber die Hauptzüge werden, das ist heute schon klar ersichtlich, im allgemeinen bleiben. Bis jetzt ist noch nicht eine Verbandsstraße in ihrem ganzen Zuge aus dem Plan gestrichen, und noch ist kein wesentlich neuer Straßenzug in den Plan aufgenommen. Freilich werden alle Straßen im einzelnen Verschiebungen, Veränderungen usw. erfahren. — Anders schon sieht die Sache bei den Verkehrsbändern aus. Streng gesetzlich sollen diese in den Verbandsplan überhaupt nicht aufgenommen werden. Es erschien aber erstmalig und es erscheint auch künftig zweckmäßig, sie der einheitlichen Übersicht halber in den Verbandsplan einzutragen. Aber gerade bei den Verkehrsbändern wird sich bald erweisen, daß man richtigerweise nur die Bänder aufnimmt, für die eine örtliche Prüfung auf bahntechnische Möglichkeit und Durchführbarkeit erfolgt ist. Darüber hinaus wird man eine Bindung der Grundeigentümer mit Rücksicht auf noch nicht durchgereifte Verkehrspläne kaum verantworten können.

Auch die Gestaltung der Grünflächen wird allmählich geändert werden, da die Forderungen der Industrie, z. B. neue Schachtanlagen, berücksichtigt werden müssen. Künftig wird das Ziel sein, daß der Verbandsplan nach der Dreiteilung: Industriefläche, Wohnfläche, Grünfläche behandelt wird; bis zu dieser Klärung aber wird zweifellos noch manches Jahr hingehen.

Mir lag daran, diese erste Planbearbeitung eines solch großen Gebiets, die immerhin eine ungewöhnliche siedlungstechnische Aufgabe darstellt, in ihren Grundzügen festzuhalten und damit den Weg festzulegen, der hier gegangen ist und für ähnliche Aufgaben wohl auch anderwärts als Grundrichtung dienen kann. Mit der ersten gesetzmäßigen Festlegung des Verbandsplans ist für die gesundheitliche, wirtschaftliche und verkehrstechnische Weiterentwicklung des Gebietes eine wichtige Grundlage geschaffen, auch wenn sie in vielen Einzelheiten noch unvollkommen war.

NEUE WEGE.

Von PAUL WOLF. Hierzu die Tafeln 43—47.

„Wie das Geschlecht, das von euch ausgeht, sein wird, also wird euer Andenken ausfallen in der Geschichte!"
(J. G. Fichte.)

Über den Städtebau von heute und morgen, wie er sich in seinen Zielen für uns auf Grund der veränderten Bedingungen und Bedürfnisse und unserer heutigen Erkenntnisse seit Beendigung des Krieges darstellt, ist in den letzten Jahren in Deutschland manches gesprochen und geschrieben worden. Nüchterne Einzelrezepte wechselten mit phantastischen Zukunftsbildern, in Wirklichkeit aber blieben wir von einer einheitlichen, alle beseelenden Gesamtidee vielleicht weiter als je entfernt. Mir scheint, daß wir Deutsche wieder einmal in den Erbfehler verfallen, vor theoretischen Erörterungen und Auseinandersetzungen den klaren Blick für die wirklichen Aufgaben unserer Zeit zu verlieren. Zugegeben, daß die heutige Unklarheit im städtebaulichen Schaffen tatsächlich ein Spiegelbild unserer deutschen Verhältnisse in unseren Tagen darstellt, daß wir heute mehr als je von einer geschlossenen, alles befruchtenden Grundanschauung entfernt sind und daß das herrschende Chaos sich auch logischerweise in unserem städtebaulichen Wirken ausdrücken muß. Wenn auch weiter bis zu einem gewissen Grade anerkannt werden soll, daß die heutige Atempause in der Entwicklung unserer Städte uns das Recht gibt und es uns zur Pflicht macht, in der Theorie unsere Anschauungen zu klären und die neuen Wege vorzubereiten, so wäre es doch verhängnisvoll zu glauben, daß diese Atempause uns in der Praxis zur Untätigkeit zwingt. Ganz im Gegenteil dürfen wir heute nicht länger säumen, mit allem Nachdruck die kommende Entwicklung vorzubereiten und dafür zu sorgen, daß — wenn über kurz oder lang diese bauliche und städtebauliche Entwicklung wieder einsetzt — sie sich planmäßig

Abb. 105. Das Stadion der Stadt Hannover.

und nicht wieder willkürlich und chaotisch vollzieht. Schon sehen wir wieder vielfach falsche Kräfte am Werke, vor allem bei der Gestaltung der Kleinwohnungen und Industrieanlagen, die doch unseren heutigen Städten das eigentliche Gepräge zu geben bestimmt erscheinen. Wir haben aber nicht das Recht, lediglich zu negieren, uns zu beklagen über die Fehler, die andere Zeitgenossen machen, in hochtönenden Worten und phantasievollen Darstellungen ein phantastisches Bild von einer anderen, schöneren und besseren Welt zu entrollen — wir alle sind mit verantwortlich für diese Fehler unserer Zeit und für die Fehler der kommenden Entwicklung. Wir alle haben heute die ernste Pflicht, von der Theorie zur Tat zu schreiten und die kommende Entwicklung zielbewußt vorzubereiten. Die folgenden Zeilen sollen zeigen, wie für den heutigen Städtebaupraktiker sich die neuen Wege und Ziele in Wirklichkeit darstellen.

Es ist heute praktisch unmöglich, ganz plötzlich mit dem überkommenen System des Städtebaues zu brechen, historische und wirtschaftliche Erwägungen werden uns nach wie vor in der Praxis dazu zwingen, zahlreiche Kompromisse zu schließen. In diesem Sinne betrachte ich die augenblicklichen Verhältnisse als ein notwendiges Übergangsstadium von der fehlerhaften Städtebaupolitik der letzten 50—70 Jahre zu einem Stadium durchgreifender städtebaulicher Reformen. Dieses letztere Stadium aber muß langer Hand vorbereitet werden, wenn wir nicht in neue Fehler verfallen wollen.

1. Zunächst muß es unser Ziel sein, das in den letzten Jahrzehnten begonnene, sich heute torsoartig dartellende Bild unserer Städte zum Abschluß zu bringen, die bestehenden Quartiere, soweit dies noch möglich ist, zu sanieren und das einwandfrei zu gestalten, was auf unbebautem Gelände innerhalb des jetzt bebauten Kerns der Städte noch der Gestaltung harrt. Dabei ist es nicht immer möglich und auch nicht richtig, Wohnungen nur im Flachbau zu errichten — wir werden vielmehr bei der Ausfüllung der häßlichen Baulücken und ganzer Baublöcke an bereits fertigen Straßen uns dem bereits vorhandenen Gesamtbild anpassen, d. h. wir werden dabei auch zur Errichtung von Miethäusern uns entschließen müssen. Was aber so an Wohnungen neu geschaffen wird, muß trotzdem in jeder Hinsicht den heutigen Forderungen entsprechen, und vor allem in den Höfen müssen nach Möglichkeit Gärten und Kinderspielplätze angelegt werden (Taf. 43).

2. In zweiter Linie muß dann das Bild des jetzigen, geschlossenen Stadtkerns an der Peripherie, da, wo die rein städtische Bebauung übergeht in die halbländliche, von Garten- und Ackerland umgebene Bebauung der Vororte, zu einem auch künstlerisch befriedigenden Abschluß gebracht werden derart, daß es sich nach der Peripherie zu als geschlossenes Bild darstellt. Dies soll dadurch erfolgen, daß dort, wo das Bild unfertig sich darstellt, es durch nach außen zu abflachende Baublöcke abgeschlossen wird.

Die Untersuchung der Zahl der so noch im wesentlichen im Rahmen des jetzigen Kerns der Städte zu schaffenden neuen Wohnungen zeigt, daß diese Bebauung bereits imstande wäre, für eine erhebliche Bevölkerungszunahme Raum zu schaffen. Das unter der Herrschaft des Stadterweiterungssystems der letzten 70 Jahre entstandene Bild unserer Städte würde damit den jetzigen torsoartigen Charakter verlieren, sich vielmehr als geschlossenes Bild einer bestimmten Epoche darstellen, etwa im Sinne der Radingschen Vorschläge im Wettbewerb Groß-Breslau.

3. Über diese Linie hinaus aber muß die künftige Stadterweiterung mit dem seitherigen Systeme der ringförmigen, endlosen Umpanzerung der Städte brechen und einen völlig neuen Weg beschreiten. Dieser neue Weg muß darin bestehen, daß durch die Erweiterung der peripheren Vororte deren jetziger halbländlicher Charakter gewahrt bleibt. Dies erfolgt am besten dadurch, daß sich an den jetzigen Kern dieser Vororte nach der Peripherie zu (unter Vermeidung einer weiteren ringförmigen Umbauung der Städte) halbländliche Erweiterungen so anschließen, daß sowohl der jetzige Kern dieser Vororte, als auch deren Erweiterungsgebiete jeweils von Ackerland und einem System von Pachtgärten umgeben bleiben. Dadurch ergibt sich für die künftige periphere Bebauung der Städte an Stelle der seitherigen, ringförmigen Umpanzerung eine Auflösung in Trabantenvororte, die sich um den jetzigen Stadtkern herumziehen. Der Wettbewerb Groß-Breslau hat diese Forderung nachdrücklich betont. Sie ist nicht neu; Unwin hat sie schon vor dem Kriege erhoben, und der Howardsche und der Fritschsche Gartenstadtgedanke hat sie schon vorher zum Ausdruck gebracht. Je nach Bedarf können solche Trabanten auch als örtliche Neuschöpfungen entstehen. Diese dezentralisierten Siedlungsgebiete in Trabantenform müssen nicht nur nach bodenreformischen Gesichtspunkten geschaffen

werden, sondern auch neue, typische künstlerische Formen ergeben. Jeder dieser Vorortrabanten soll sich als ein in sich geschlossenes, plastisch als Gesamtform zu überblickendes, charakteristisches städtebauliches Gebilde darstellen, das planmäßig durchdrungen ist von einem Netz von Gärten und Spiel- und Sportplätzen (wie ich sie in meinem Wettbewerbsentwurf Groß-Breslau vorgeschlagen habe), und dessen höchste Steigerungspunkte die der Verwaltung, Volksbildung und Volkserziehung dienenden öffentlichen Gebäude sein werden, die jeweils für jeden Trabantenvorort wieder einen genius loci schaffen. In solchen halbstädtischen Gebilden wird dann sicher — trotz der Nähe des Pulsschlags der inneren Großstadt — wieder die Bewohner ein Heimatgefühl beseelen, wie es in den Städten der früheren Jahrhunderte selbstverständlich gewesen ist.

Diese drei verschiedenen Teile der Stadterweiterung: Ausfüllung der Baulücken, Abschluß des jetzigen, geschlossenen Stadtkerns nach der Peripherie zu und dezentralisierte, halbländliche Siedlungsweise in Trabantenform brauchen zeitlich nicht nacheinander zu entstehen, sie können vielmehr gleichzeitig nebeneinander hergehen.

Demnach müssen unsere Bebauungspläne so gestaltet werden, daß sie eine weitgehende Auflockerung der Außengebiete ins Auge fassen, den vorhandenen Industriegebieten eine angemessene Erweiterungsmöglichkeit belassen, neue Industriegebiete in geeigneter Lage vorsehen, die Klein-, Mittel- und Großwohnungen zweckmäßig im Plangebiet verteilen und Spielplätze, Pachtgärten und sonstige Freiflächen in weitem Maße berücksichtigen. Hierbei ist eine zweckmäßige Verbindung und Trennung der Arbeiterwohnviertel mit den Arbeitsstätten durch Nutzgrün zu schaffen und eine Auflockerung der Kleinwohnungsviertel durch ein zusammenhängendes System von Eigengärten, Pachtgärten und anderen Freiflächen zu bewerkstelligen, das in Verbindung mit den Arbeitsstätten einerseits und der landwirtschaftlichen Zone andererseits angelegt wird und das so neben dem materiellen Nutzen Arbeits-, Erholungs- und Schulwege im Grünen schafft, ohne daß der Allgemeinheit große Kosten erwachsen.

Da wir weiterhin in den nächsten Jahrzehnten schwerlich in der Lage sein werden, große neue Verkehrsmittel anzulegen, so muß es zunächst unser Bestreben sein, die schon vorhandenen Verkehrsmittel tunlichst auszunutzen und mit einfachen Mitteln zu erweitern. Diese letztere Forderung wird dazu führen, daß trotz der notwendigen Auflockerung der Außengebiete, in Anlehnung an vorhandene Bebauung und Verkehrsmittel, doch auch wieder eine gewisse Konzentration der Bebauung erfolgt. Die über diese Bebauung hinaus frei bleibenden Flächen, die vorläufig weiter landwirtschaftlich genutzt werden können, können dann erforderlichenfalls teilweise einer späteren Zeit Gelegenheit zur selbständigen Planung und Erweiterung lassen. Zusammenhängende Freiflächen sollen nicht allein in radialer, sondern auch in tangentialer Richtung angelegt werden, und zwar so, daß sie die gesamte neue Bebauung durchdringen. Die radialen Freiflächen insbesondere bieten gleichzeitig Gelegenheit zur billigsten und zweckmäßigsten Unterbringung der Hauptleitungen für die Be- und Entwässerung und für die Gas- und Elektrizitätsversorgung der Außengebiete. Haben wir aber vor dem Krieg angestrebt, dieses Freiflächennetz als Erholungsparks und Spielplätze auszubilden, so werden wir heute, unter dem Drucke der wirtschaftlichen Verhältnisse einerseits und dem Hunger nach Gartenland andererseits, an Stelle der Erholungsparkanlagen Nutzgärten annehmen müssen.

In meinem — unter Mitarbeit von Otto Meffert entworfenen — Wettbewerbsplan für Groß-Breslau habe ich diesen Gedanken planmäßig durchgeführt: Ein System von Kleingärten (Eigen- und Pachtgärten) durchdringt planmäßig ein Wohnviertel. Ausgehend von einer großen Grünfläche oder einem Grünstreifen, die zum Teil selbst als Kleingartenanlagen gedacht sind (an Stelle der früher üblichen parkartigen Gestaltung), dringen Kleingartenstreifen bis in das Innere der Baublöcke der höheren Bebauung derart ein, daß die Mehrzahl auch der Stockwerkswohnungen vom Gartengrün umflutet werden. Die Grünfläche, von welcher die ins Innere der Blöcke eindringenden Pachtgartenstreifen ausgehen, ist bebauungsplanmäßig als Freifläche festzusetzen. Sie enthält einen bescheidenen Wanderweg zwischen beiderseits anschließenden Obst- und Gartenkulturen, auf dem man kilometerweit mitten durch Obst- und Gemüsegärten wandern kann. Die von dieser Grünfläche nach dem Innern der Baublöcke eindringenden Kleingärten sollen in erster Linie den Bewohnern der angrenzenden Stockwerkswohnungen zugewiesen, zum Teil auch als Ergänzungsgärten von den Bewohnern der angrenzenden Flachbauten gepachtet werden.

Die privatwirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Grundlagen des Städtebaues der nächsten Jahre werden weiter beherrscht sein durch die unter dem Druck der finanziellen Verhältnisse gebotene Sparsamkeit bis zum äußersten. Natürlich dürfen wir keine falsche Sparsamkeit walten lassen; falsche Sparsamkeit aber wäre es, wenn wir die zu schaffenden technischen Neuanlagen so ausführen würden, daß zwar augenblicklich in der Anlage eine Verbilligung, in der dauernden Unterhaltung jedoch eine ständige Verteuerung eintreten würde.

Werfen wir einen Blick auf das riesenhafte Netz unserer heutigen Großstadtstraßen, so können wir feststellen, daß fast allenthalben an den Straßenbreiten der Wohnstraßen hätte gespart werden können. Diesen Luxus der unnötig breiten Wohnstraßen werden wir uns in den nächsten Jahrzehnten nicht mehr leisten können; sie erfordern nicht allein höhere Herstellungskosten, sondern belasten auch den Stadtsäckel dauernd in heute nicht zu verantwortender Weise.

Auch bei der Planung neuer Verkehrsanlagen werden wir uns in den nächsten Jahrzehnten auf das notwendigste Maß beschränken, dabei aber alle Möglichkeiten für die Zukunft in vollem Maß vorbehalten müssen. Das gilt sowohl hinsichtlich der Wasserstraßen und Häfen, als auch der Gestaltung der Eisenbahnanlagen für den Personen- und Güterverkehr. In vielen Großstädten sind z. B. die Vorortverkehrsanlagen noch lange nicht genügend ausgenutzt. Daneben bedarf die Schnellbahnfrage besonders sorgfältiger Erwägung.

Der Frage der Entwässerung werden unsere Bauingenieure angesichts der zu verändernden Stadtform ihr besonderes Augenmerk widmen müssen; ihnen öffnet sich hier ein großes, dankbares Feld, namentlich in wirtschaftstechnischer Hinsicht.

Bei den Grünanlagen wird das dekorative Grün mehr und mehr zurücktreten müssen hinter dem — bebauungsplanmäßig festzusetzenden — Nutzgrün, zu welchem ich sowohl die Sport- und Spielplätze (Taf. 44, Abb. 105 und 106), als auch die Eigen- und Pachtgärten rechnen

möchte. Es wird unsere Aufgabe sein, das Nutzgrün zu einer solchen Gestalt zu entwickeln, daß es bei aller Sachlichkeit letzten Endes auch eine lebendige künstlerische Form darstellt, eine Form, die in hohem Maße das künftige Bild an der Peripherie der Städte bestimmen wird. Mehr und mehr stellen sich die Hygieniker heute auf den Standpunkt, daß der Hauptwert der großstädtischen Grünflächen weniger in der Erneuerung der frischen Luft, als vielmehr darin liegt, daß der Großstadtmensch sich auf ihnen bewegt. Wir müssen den Großstadtbewohner wieder mit der Mutter Erde, mit der natürlichen, lebenspendenden Kraftquelle in Berührung bringen. Der Antäusgedanke galt nicht nur bei den Hellenen, auch wir Großstadtmenschen des 20. Jahrhunderts werden in unserem Kampfe um unser Dasein neue Kräfte aus der Berührung mit der Mutter Erde gewinnen.

Abb. 106. Die Ilgen-Kampfbahn (Stadion) in Dresden.

In der Geschäftsstadt, der City werden wir zwar in nächster Zeit große Sanierungen kaum finanzieren können. Die ungesunden Hofverbauungen der Altstädte sind meist weniger eine Errungenschaft des Mittelalters, als vielmehr eine Zutat des 19. Jahrhunderts. Wir würden viel erreichen können, wenn wir wenigstens nach und nach den ursprünglichen Zustand in dieser Hinsicht wiederherstellen würden. Darüber hinaus aber müssen wir uns schon heute die künftige Gestalt der inneren Geschäftsstadt vergegenwärtigen, wenn an Stelle der überlieferten Zeugen früherer Jahrhunderte (die wir an sich solange als möglich erhalten wollen) völlig neuartige Gebilde entstehen werden, die sich als neue Formen von Bank- und Geschäftshausvierteln darstellen und deren Dominanten Hochhäuser bilden werden.

In Verbindung mit der City soll kurz das Problem der Reklame gestreift werden, die heute allenthalben chaotisch auftritt, für die wir jedoch in der kommenden Zeit eine disziplinierte Form schaffen müssen, nicht allein durch Verbote, sondern ebensosehr durch schöpferische Neugestaltung (Abb. 107).

Bei der Anlage der Industrieviertel müssen wir uns vergegenwärtigen, daß fast in allen Städten die in den Jahrzehnten vor dem Krieg entstandenen industriellen Werke zu einem großen Teil ungünstig vor allem zu den Wohnvierteln liegen, namentlich deshalb, weil sie häufig auf der, der vorherrschenden Windrichtung einer Stadt zugekehrten Seite sich befinden und so Rauch und Ruß der Fabriken die Wohnviertel belästigen. Überblicken wir von einem Turm im Mittelpunkt der Stadt aus das gesamte Bild einer Großstadt, so gewahren wir, daß in diesem Falle gewaltige Rauchsäulen von den Industrievierteln nach den Wohngebieten sich wälzen. Vor dem Krieg konnten wir wohl mit der Möglichkeit einer Verlegung solcher industriellen Werke rechnen, und zahlreiche Fabriken in den einzelnen Städten hatten auch bereits zu diesem Zweck Gelände in anderer

Abb. 107.
Entwurf für einen Verkehrskiosk auf dem Wiener Platz in Dresden.
Stadtbaurat Paul Wolf (unter Mitwirkung von Baudirektor Hirschmann).

Abb. 108. Mensa academica für die Studentenschaft der Technischen Hochschule in Dresden.
Stadtbaurat Paul Wolf (unter Mitwirkung von Baudirektor Wirth).

Lage der Stadt erworben, wo ihnen Gleis- und Hafenanschluß geboten wurde. Indessen ist heute unter den veränderten Verhältnissen mit einer völligen Verlegung eines industriellen Werkes kaum zu rechnen. In fast allen Fällen ist es vielmehr eine Lebensfrage für die Fabrik, daß ihr im Anschluß an ihre bestehenden Gebäudeanlagen eine angemessene Erweiterungsmöglichkeit geschaffen wird, um so mehr, als auch viele Industrien bereits entsprechende Gelände erworben haben. Dagegen werden wir das Entstehen neuer Betriebe auf der, der vorherrschenden Windrichtung zugekehrten Seite der Stadt unter allen Umständen verhindern müssen, was am besten dadurch geschehen kann, daß durch günstigere Gestaltung der Ansiedlungs- und Ausnutzungsmöglichkeiten den Werken ein starker Anreiz geboten wird, sich in den neu festzusetzenden Industrievierteln anzusiedeln. Diese neuen Industriegelände müssen daher unter sorgfältiger Prüfung der Eisenbahnanschlußverhältnisse und gegebenenfalls auch der Möglichkeit des Hafenanschlusses ausgewählt werden.

Die heutige Grundstückspolitik der Städte wird angesichts der Finanzlage zunächst nur wenig im Sinne einer größeren Reform gestaltet werden können, es wird vielmehr unser Bestreben sein müssen, Schritt für Schritt vorzugehen, um trotz der Ungunst der heutigen Wirtschaftslage allmählich Fortschritte auch in dieser Beziehung zu machen, ohne dabei das große Endziel der eigentlichen Bodenreform aus dem Auge zu verlieren.

Auch das Problem des Friedhofes wird heute in weitgehendem Maße von Sparsamkeitsmaßnahmen geleitet sein müssen; schon aus künstlerischen Gründen muß das Friedhofswesen in den Städten kommunalisiert werden, wo dies noch nicht der Fall ist. Die weithin sichtbaren Erfolge einiger deutschen Städte, die das Begräbniswesen kommunalisiert und neue vorbildliche Kommunalfriedhöfe angelegt haben, trugen in allererster Linie dazu bei, daß man heute wieder von einer deutschen Friedhofskunst sprechen kann. Gefördert durch die wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Zeit, bricht sich mehr und mehr die Feuerbestattung Bahn. Wir werden aber noch auf lange Zeit hinaus unsere Friedhöfe mit den der Bestattung dienenden Bauwerken sowohl für Erd- als auch für Feuerbestattung einrichten müssen (Taf. 45 u. 46).

Wird es so durch Beschreitung neuer Wege möglich sein, die Erweiterung unserer heutigen Stadtgebilde im nächsten Menschenalter und darüber hinaus in eine planmäßige, erträgliche, zum Teil sogar gute Form zu leiten, so müssen wir doch heute schon ernstlich uns die Frage vor Augen halten: Wie können wir einem weiteren, ins Uferlose gehende Wachstum unserer Großstädte Einhalt gebieten? Nach meiner Ansicht am besten dadurch, daß durch entsprechende gesetzliche Maßnahmen die Großstädte eine planmäßige Innenkolonisation in der Weise betreiben, daß sie auf völligem Neuland Tochterstädte (Taf. 47) gründen, die nach Durchführung der Besiedlung selbständige Verwaltungskörper werden. Dem Ansiedler muß nicht allein Gelegenheit für landwirtschaftliche Tätigkeit, sondern auch Arbeit in neu anzusiedelnden Industrien geboten werden. In Verbindung mit diesen Tochterstädten sollen weiter landwirtschaftliche Betriebe vorgesehen werden, die dauernd im Besitz der Mutterstadt verbleiben und mit denen nach und nach auch eine Reihe von solchen Wohlfahrtsanstalten der Mutterstadt verbunden werden können, die heute unzweckmäßig im Bereich der Großstadt selbst liegen und besser auf dem freien Land untergebracht würden.

Es ist immerhin von beträchtlicher Bedeutung, wenn wir versuchen, das Problem der Entlastung der Großstädte zunächst theoretisch-wissenschaftlich zu klären, um dann in letzter Stunde zu prüfen, ob es noch möglich ist, dem weiteren verhängnisvollen Anwachsen unserer Großstädte Halt zu gebieten. Wohl möglich, daß die planmäßige Entsiedlung der Großstädte die große städtebauliche Tat des 20. Jahrhunderts sein wird und daß nur durch sie dem weiteren Zerfall unserer Kultur Einhalt geboten werden kann. Indessen müssen wir diese zunächst rein theoretisch zu klärende Frage trennen von unserer praktischen Arbeit des Tages, die heute unter dem Zeichen finanzieller Bedrängnis und verhängnisvollster Wohnungsnot steht. Dilettantenhaftes Spiel mit solchen ernsten Problemen wäre ebenso verwerflich, wie wenn wir heute in unserer praktischen städtebaulichen Arbeit die durch die Kriegszeit und die Verhältnisse nach dem Krieg in mancher Hinsicht völlig veränderten Grundlagen des Städtebaues unberücksichtigt lassen wollten.

Ich habe bis jetzt nur gesprochen vom Städtebau im engeren Sinne, d. h. von den städtebaulichen Aufgaben der einzelnen Städte. Wie aber die Urzelle der Stadt, das einzelne Wohnhaus, nur denkbar ist als Funktion eines ganzen Baublocks, Bauquartiers und schließlich des gesamten Organismus einer Stadt, so ist ein einzelnes Stadtgebilde nur Funktion in der Gesamterscheinung eines Landes. In den dichtbevölkerten Teilen unseres Reiches zumal darf es nicht als Utopie angesehen werden, wenn wir die Forderung erheben, früher oder später auch die gesamte städtebauliche Entwicklung eines Landes in den Bereich unserer städtebaulichen Erwägungen zu ziehen — nicht etwa in dem Sinne, als wollten wir ein ganzes Land in lauter Bauquartiere aufteilen, vielmehr in dem Sinne, daß eine gewisse planmäßige Förderung einzelner Handelszentren, Industriezentren, Wohnzentren und landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Gebieten, je nach ihrer geographischen, topographischen und wirtschaftlichen Lage erfolgt, und außerdem die die einzelnen Städte und Dörfer späterhin verbindenden Verkehrslinien und Verkehrsbänder planmäßig festgesetz werden.

CHRONIK.

WETTBEWERB : : : : : BELGRAD.

Aus dem internationalen Wettbewerb um einen Bebauungsplan für Belgrad veröffentlichen wir den Entwurf der österreichischen Architekten Rudolf Perco, Erwin Böck und Erwin Ilz, Wien (Taf. 48). Leider war es unmöglich, das Ergebnis des Wettbewerbes in umfassenderer Weise zu veröffentlichen. Die österreichischen Nachfolgestaaten wetteifern darin, städtebauliche Projekte aufzustellen, die ihrer eigenartigen, sehr hypertrophischen Selbsteinschätzung in der Bombastik der Planung zu entsprechen scheinen. Nach Belgrad schrieb Prag einen Wettbewerb aus, der auf Voraussetzungen basierte, die auch bei bester Wirtschaftsentwicklung des Tschechenstaates und bei jahrzehntelangem europäischen Friedenszustand niemals erreicht werden wird. Das eigenartige Gefühl des Sich-Rächen-Müssens an Wien sollte für eine gesunde Planung keine Rolle spielen. Jetzt ist ja auch ein städtebaulicher Wettbewerb für Spalato ausgeschrieben, der auf ähnlich irrigen und egosentrisch-megalomanen Einstellungen beruht. — Unabhängig davon bleibt zu hoffen, daß wenigstens Entwürfe von Rang bei dieser Gelegenheit geschaffen werden.

Schriftleitung.

Im Anschluß an obige Notiz geben wir einen Auszug wieder, der treffend den Riesenumfang der Bauplanungen von Prag illustriert: Es sind gewaltige Bauaufgaben, welche an die Stadt Prag im heurigen und künftigen Jahre herantreten. Was die Schulbauten betrifft, so zeigt das Bauprogramm auch nicht einen einzigen Schulbau in der inneren Stadt, sondern nur in den neu angeschlossenen Gemeinden, Vinohrodý und Karlín ausgenommen. Gebaut wird, so melden die „Nár. Listy", an neuen Schulgebäuden in Holešovice, Vysočany, an einem großen Schulgebäude in Dejvice, an Zubauten in Bubeneč, Vokovice und bei der Handelsakademie in Smíchov. Weiter werden Schulbauten in Bohnice, Břevnov, Michle, Strašnice, Vršovice, Žižkov und Nusle ausgeführt (Bauaufwand 25 Mill.

Abb. 109. Wettbewerbsentwurf für die Regulierung und Erweiterung der Stadt Belgrad.
Verfasser: Architekten (Z. V. und B. D. A.) Rudolf Perco, Erwin Böck und Erwin Ilz, Wien.

Abb. 110. Wettbewerbsentwurf für die Regulierung und Erweiterung der Stadt Belgrad.
Verfasser: Architekten (Z. V. und B. D. A.) Rudolf Perco, Erwin Böck und Erwin Ilz, Wien.

Kronen). Noch heuer wird mit dem Bau neuer Schulen in Břevnov, Dejvice, Troja und Smíchov (ein Realgymnasium für Mädchen) begonnen werden. Diese vier Schulen erfordern einen Aufwand von 16 Millionen Kronen. Auch das Programm der öffentlichen Bauten ist ein sehr bedeutendes. Im künftigen Jahre wird der Bau der Prager Zentral-Bibliothek und des Statistischen Amtes, in welchem sich auch die Repräsentationswohnung des Bürgermeisters befinden wird, begonnen werden. In Holešovice wird ein Gemeindehof und eine Anlage für Verbrennung von Kehricht gebaut werden. Außerdem wird die große Rekonstruktion der Schlachthalle in Angriff genommen werden (24 Millionen Kronen Bauaufwand). Man rechnet mit dem Umbau dieser Schlachthalle zu einer Zentralverkaufshalle und mit dem Neubau einer modernen Schlachthalle bei Malešice, dem künftigen Industriebezirk von Groß-Prag. Im nächsten Jahre wird auch der erste Teil des Bauprogrammes an dem Wasserwerk in Podolí (für filtriertes Moldauwasser) beendet werden. Die Prager tschechischen Hochschulen werden im Laufe des nächsten Jahres baulich ausgestaltet werden. Die tschechische Technik mit allen ihren Abteilungen wird bekanntlich am Dejvicer Plateau neu erbaut werden. Der Neubau der philosophischen Fakultät der Karls-Universität wird nach den Plänen des Arch. Kotěra bei der Svatopluk Čech-Brücke aufgeführt werden. Die juridische Fakultät wird nach den Plänen des Arch. Sakař auf dem Mánesovo nám. erbaut und wird mit dem Kunstgewerbe-Museum durch einen Ausstellungssaal verbunden werden. Die Ministerien sollen nicht auf dem Belvedere-Plateau konzentriert werden. Wie bekannt, wird das Palais des Ministeriums für soziale Fürsorge und Gesundheitswesen bei der Palacký-Brücke erbaut, die Neubauten für die Ministerien für öffentliche Arbeiten und das Eisenbahnministerium werden auf dem Petrské nábř. stehen, na Františku wird das Palais für das Handelsministerium und das Patentamt geplant. Schließlich rechnet die Prager Stadtgemeinde mit der Ausgestaltung der Tramway und ihrer Rampen, der Kanalisation, der Wasserleitung usw. auf den Dejvicer, Střešovicer und Motoler Gründen. Eine gleiche Aktion wird auf dem Pankracer Plateau geplant, wo hohe Zinshäuser und auf den Hängen Familienhäuser erbaut werden sollen.

DER BUND DEUTSCHER ARCHITEKTEN, Landesbezirk Brandenburg, erläßt einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für Wohnungsbauten. Im folgenden die Hauptpunkte der Ausschreibung, der bester Erfolg gewünscht werden muß: Der Zweck dieses Wettbewerbes ist, die Wohn- und Bauprobleme von heute zu klären und entsprechende neue Gedanken zu finden. Von grundsätzlicher Bedeutung ist deshalb die Frage, welcher Art die Wohnbedürfnisse unserer Zeit sind. Bei der Projektierung der Wohnhausbauten ist ausschließlich von der Organisation des Wohnens unter Berücksichtigung eines rationellen Wirtschaftsbetriebes auszugehen. Das Raumprogramm ist auf ein gesundes Maß zu beschränken. Die Wohnung ist unter Ausschaltung konventioneller Begriffe neu zu gestalten und die Möblierung ist sinnvoll dem Raumorganismus einzufügen. Die Wirtschaftsräume sind auf das praktischste durchzubilden, um Zeit und Kraft im Haushalte zu ersparen. Beim Miethause bestimmt die Einzelwohnung als Zelle des Hauses durch ihre Art und Anzahl den Hausorganismus. Dieser wiederum bestimmt die Blockgestaltung und das Straßenbild. Bautechnische Neuerungen und industrielle Herstellungsmethoden sind unbedingt zu berücksichtigen. Für die Beurteilung sind ausschließlich die in diesem Ausschreiben angeführten Richtlinien maßgebend. Zugelassen zur Teilnahme am Wettbewerb sind alle deutschen Architekten, auch die deutschen Architekten in den abgetrennten Gebieten, die Deutsch-Österreicher und Deutsch-Schweizer. Geldpreise sind nicht ausgesetzt. Der BDA., Landesbezirk Brandenburg, behält sich vor, das Ergebnis des Wettbewerbs zu veröffentlichen. Das Preisrichteramt haben übernommen 1. Frau Professor Käte Kollwitz-Berlin; 2. Dr.-Ing. Ernst Förster-Hamburg, Erbauer der „Vaterland"; 3. Der Maler Max Pechstein-Berlin; 4. Die Mitglieder des Vorstandes des Landesbezirks Brandenburg des BDA., die sich nicht am Wettbewerb beteiligen, d. h. die Herren Architekten BDA. Bruno Ahrens, Jürgen Bachmann, Albert Geßner, Hans Luckhard, Leo Nachtlicht, Ludwig Nies van der Rohe, Georg Thofehrn, sämtlich in Berlin. Für jede Aufgabe dürfen nur zwei Blätter in der Größe von 75×75 cm eingereicht werden. Der Einlieferungstermin ist der 1. Mai 1924.

IDEENWETTBEWERB CHARLOTTENBURG-WEST. Preisrichter: Elkart, Giese, Möhring, Muthesius, Winterstein, Mendelssohn, Wohl. Nach ausführlicher Besprechung zu den ausgewählten Entwürfen wurde folgendes Ergebnis festgelegt: Kennwort: I. Neu-West, Aktien nom.: 40000 M., Verfasser: Architekt Salvisberg, BDA., Anschrift: Berlin-Südende, Oehlertstr. 13; Kennwort: II. Bismarckhöhe, Aktien nom.: 20000 M., Verfasser: Architekt Zimmerreimer, Anschrift: Berlin, Waterloo-Ufer 8; Kennwort: III. Mit dem Strom, Aktien nom.: 10000 M., Verfasser: Architekt Stelten, Anschrift: Dahlem, Auf dem Grat 13; Kennwort: III. Reihenhaus, Aktien nom.: 10000 M., Verfasser: Prof. Reinhardt, Charlottenburg, Grolmannstr. 21; Kennwort: III. Grünzug, Aktien nom.: 10000 M., Verfasser: Mag.-Baurat Ermisch, Anschrift: Charlottenburg, Havelstraße 9.

HOCHBAUAMT BERLIN. Einige Gruppen strebsamer Architekten befassen sich gegenwärtig wieder mit der näherrückenden Neubesetzung der Hochbauverwaltung Groß-Berlins. Der jetzige Inhaber dieser Position hat bekanntlich die Altersgrenze bereits überschritten, hat jedoch auf das ihm zustehende Gehalt verzichtet und führt gegenwärtig noch die Geschäfte seines Amtes mit einer anerkennenswerten Objektivität gegen die jüngeren architektonischen Bewegungen, die dem leidenschaftlichen Anhänger erprobter Baustile der Vergangenheit besonders gebucht werden muß. Der Herausgeber dieser Zeitschrift ist nicht der Meinung, daß das Hochbauamt Berlin wieder in die Hand einer einzelnen Person gelegt werden dürfe. Man kann nicht einen Stadtkomplex von der Bevölkerungszahl der ganzen Schweiz in die Hand einer Persönlichkeit legen, sei diese noch so sehr dem Begriff des architektonischen Genies nahe (jedenfalls in der Meinung des jeweiligen Bewerbers). Auch der stärkste Charakter (und ich sehe keinen!) könnte auf die Dauer der Vorführung zu egosentrischer Auswertung einer derartigen Position unmöglich Widerstand leisten. Die bitteren Erfahrungen anderer deutscher Großstädte brauchen in Berlin keinewegs wiederholt werden. —

Dringlichst wäre zu raten, durch eine Kommission von Architekten und Verwaltungsfachleuten die neue Gemeindeverfassung in den holländischen Städten zu studieren, die allein erst jenen sehr bemerkenswerten architektonischen Aufschwung der letzten sechs Jahre in den Niederlanden möglich gemacht hat. Das Bestreben der Berliner Einzelbezirke noch größerer Autonomie ließe sich zweifellos mit einer ähnlichen Neuregelung in beste Verbindung bringen.

Selbstverständlich muß auch in Zukunft eine Zentralinstanz vorhanden sein, aber es ist untunlich, eine einzelne Persönlichkeit mit einer so eminent verantwortungsschweren Aufgabe zu betrauen. —

Schon heute existiert ja ein Gremium von Fachleuten und Beisitzern, dessen Zusammensetzung noch den Arbeitsergebnissen als durchaus günstig bezeichnet werden muß. Und es wäre sicherlich vorzuziehen, diesem Gremium unter Voraussetzung regelmäßiger Wahlauffrischung die Behandlung aller architektonischen Angelegenheiten als entscheidender Instanz zu übergeben. Die Hochbauverwaltung selbst könnte dann dem Städtebaudirektor Elkart unterstellt werden, dessen Arbeitsgebiet seiner richtigverstandenen Bedeutung nach ja der detaillierenden Hochbauarbeit vorgeordnet sein müßte. (So würde auch dem Sparsamkeitsbedürfnis der Stadtverwaltung Rechnung getragen werden: ein Vorschlag, den ich weitgehend billigen möchte.) Sanierung, Neuorganisation, Rettung Berlins ist nur unter Führung des Städtebaues möglich und innerhalb dieser Materie gehört die Lösung der jahrzehntelang vernachlässigten Kleinwohnungsaufgaben an die allererste und entscheidende Stelle. Es darf in Zukunft nicht mehr möglich sein, die Beschäftigung mit Stilübungen historischer oder modernster Richtung der Erfüllung der schwerwiegendsten und zugleich schönsten Pflichten voranzustellen, die der verantwortliche Städtebauer von morgen kennt. H. de Fries.

DEUTSCHER BAUKALENDER, 52. Jahrgang, 1924. Der Deutsche Baukalender für das Jahr 1924 ist im Verlage der „Deutschen Bauzeitung" G. m. b. H., Berlin, vor kurzem erschienen. Er ist besonders als Hilfsinstrument für den selbständig schaffenden Architekten aufgebaut. Seine Anschaffung kann den Fachgenossen nur dringlich empfohlen werden. 2 Teile, geb. Preis 4,50 Mark.

Verantwortlich für die Schriftleitung: H. de Fries, Berlin. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstraße 31. — Inseratenannahme Ernst Wasmuth A.-G., Berlin W., Markgrafenstr. 31. — Gedruckt bei Herrosé & Ziemsen G. m. b. H. & Co., Wittenberg.

Stadterweiterungsplan
der Stadt Lille

Architekten G. Niedermann
und K. Hippenmeier, Zürich
und Ing. A. Bodmer, Biel

Der Städtebau, Jahrgang XIX, 1922.

Verlegt
bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Stadterweiterungsplan der Stadt Lille

Architekten G. Niedermann und K. Hippenmeier, Zürich
und Ing. A. Bodmer, Biel

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Stadterweiterungsplan der Stadt Lille

Architekten G. Niedermann und K. Hippenmeier, Zürich
und Ing. A. Bodmer, Biel

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Bebauungsplan für
CHARLOTTENBURG
· NORD-WESTEND ·
HERMANN JANSEN, Architekt.
MITARBEITER: HUGO SCHMIDT · JNGENIEUR

Berlin, im Dezember 1918.

Bebauungsplan für Charlottenburg-Westend

Zur Ausführung empfohlen

Entwurf Hermann Jansen, Prof. Dr.-Ing., Berlin

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Siedlungsplan der Heimstätten-Gesellschaft Berlin-Wittenau

In Ausführung begriffen

Entwurf: Hermann Jansen. Prof. Dr.-Ing., Berlin

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

BERLIN - JOHANNISTAL
MITTEL- UND KLEINHAUSSIEDLUNG

	qm	%	
GESAMTFLÄCHE	275600		
STRASSENLAND	25300	9,2	19,4
FREIFLÄCHEN	28300	10,2	
BAULAND	222000		80,6

PARZELLENGRÖSSE DER KLEINHÄUSER DURCHSCHNITTLICH 500 qm

0 10 50 100 150

N

SPIEL-PLATZ

BIRKENBESTAND

STUBENRAUCHSTR.

KAISERSTRASSE

STERNDAMM

PARKSTR.

WALDSTR.

BAHNSTRASSE ZUM BAHNHOF

44m 92m 115m

Gerhard Wohler

gez. H. Jansen. 1920/21. 27. 3. 21.

Technische Hochschule Berlin — Lehrstuhl für Städtebau

Prof. Dr.-Ing. Hermann Jansen, Berlin

Entwurf: cand. arch. Gerhard Wohler, Berlin

Verlegt bei Ernst Wasmuth, A.-G., Berlin.

Technische Hochschule Berlin — Lehrstuhl für Städtebau

Prof. Dr.-Ing. Hermann Jansen, Berlin

Entwurf: cand. arch. Hans Haase, Karlshorst und cand. arch. H. Spießbach, Berlin

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

MAP OF DAIREN

DAIREN BAY

FARE TABLE.

DROSKY: (within City Limits.)

For short distances	25 sen.
„ long „	40 sen.
To Laohutan Beach & return	¥ 2-2½.
„ Shaokangtzu (China town)	20-40 sen.
„ Shahokou & return	¥ 1-1½.
„ Taishan (Blackstone Point) & return (a summer resort)	¥ 2-2½.

RIKISHA: (within City Limits.)

For short distances	10 sen.
„ long „	30 sen.

TRAM:

1st. Class (no transfers & any distance)	6 sen.
For an hour's ride on any lines	8 sen.
2nd. Class (no transfers & any distance)	4 sen.
For an hour's ride on any lines	5 sen.

TRAMWAY ROUTE.

Route 1.—Wharves—Nippon Bridge—Market No. 1—Chinese Quarter.
„ 2.—Wharves—Okumachi—Central Circle—Osaka machi.
„ 3.—Dairen Station—Kambudori—S. M. R. Co.—Central Circle—Fushimadai—Market No. 1.
„ 4.—Wharves-S.M.R. Co.—Central Circle-Omicho-Market No. 1.—Nippon bridge.
„ 5.—Public Wharf—Nippon Bridge—Central Circle—Chinese Quarter.

Plan von Dalny (Mandschurei)

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

BEBAUUNGS PLAN DER HAUPTSTADT BRESLAU
BLATT 1
KENNWORT: „ANTÄUS"

Wettbewerbsentwurf für den Bebauungsplan der Hauptstadt Breslau

Ein Preis von 26000 M. Kennwort: „Antäus"

Verfasser: Senator und Stadtbaurat Paul Wolf, Hannover
Mitarbeiter: Stadtbaumeister Otto Meffert, Hannover

PLAN DER HAUPTSTADT BRESLAU IN 4 BLÄTTERN. BRESLAU 1920 STÄDTISCHES VERMESSUNGS-AMT.

Baustaffel I (rot) halbländliche Siedlungsweise.

Baustaffel II (blau) zweigeschossige vorstädtische Siedlungsweise mit 2/10 bis 3/10 Ausnutzung.

Baustaffel III (siena) Siedlungsweise in dreigeschossigen Sechsfamilienhäusern mit 100 qm Garten für jede Familie.

Schnellfahrende Straßenbahnen:

Nebenlinien ohne eigenen Bahnkörper:

Zunächst auszubauende Eisenbahnen:

Später auszubauende Eisenbahnen:

Güter-Personen- und Betriebsbahnhof

Güter- und Personeneisenbahn. (Später auszubauen).

Umschlaghafen für zu Berg ankommende Güter, Großhandelshafen. (Später auszubauen)

Ende der freien Oderschiffahrt.

Verschiebe- u. Werkstätten Bahnhof West (Später auszubauen)

Vorortlinie

Industrie

Großindustrie

Bahnhof

Haupt-(Fern-) Bahnhof

Güterumgehungsbahn

Östlich Ottwitz wird ein Umschlaghafen für oberschlesische Massengüter (Kohlehafen) angelegt. Im Anschluß daran soll ein zentrales Gas- und Elektrizitätswerk erbaut werden.

Gütereisenbahn

Wettbewerbsentwurf für den Bebauungsplan der Hauptstadt Breslau

Ein Preis von 26000 M. Kennwort: „Plant für die nächste Zeit, doch denkt an die spätere Zukunft“

Verfasser: Dr.-Ing. Dr. rer. pol. Roman Heiligenthal, Berlin
Mitarbeiter: Architekt Kurt Zettler, Berlin

Bodenreform

PLAN DER HAUPTSTADT BRESLAU IN 4 BLÄTTERN. BRESLAU 1920 STÄDTISCHES VERMESSUNGS-AMT.

MASSSTAB 1:10000.

Wettbewerbsentwurf für den Bebauungsplan der Hauptstadt Breslau

Ein Preis von 26000 M. Kennwort: „Bodenreform“

Verfasser: Architekt Adolf Rading, Breslau

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin

Wettbewerbsentwurf für den Bebauungsplan der Hauptstadt Breslau

Ein Preis von 26000 M. Kennwort: „Wirtschaftlichkeit, Gesundheit, Schönheit“

Verfasser: Architekt B.D.A. Henry Groß, Charlottenburg
und Regierungsbaumeister Briske, Berlin-Südende

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für den Bebauungsplan der Hauptstadt Breslau

Ein Preis von 26000 M. Kennwort: „Ost-West“

Verfasser: Stadtbaumeister Wilhelm Arntz, Architekt Karl Dorfmüller, Architekt Kurt Meyer
sämtlich in Köln

Mitarbeiter: Regierungsbaumeister a. D. Kneise, Architekt Wilhelm Schöll, Architekt Ketzer
sämtlich in Köln

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für den Bebauungsplan der Hauptstadt Breslau

Ein Sonderpreis für Einzellösungen von 20000 M. Kennwort: „Jedem das Seine“

Verfasser: Professor Dr.-Ing. Ernst Vetterlein, Hannover
und Professor Dr.-Ing. Otto Blum, Hannover

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für den Bebauungsplan der Hauptstadt Breslau

Ein Sonderpreis für Einzellösungen von 10000 M. Kennwort: „Vorburg des Ostens“
Der Entwurf wurde außerdem für 10000 M. angekauft

Verfasser: Professor Adolf Muesmann, Dresden und Professor K. Wach, Düsseldorf
Mitarbeiter: H. Beck, Düsseldorf

 Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Wettbewerbsentwurf für den Bebauungsplan der Hauptstadt Breslau

Angekauft mit 10000 M. Kennwort: „Wägen und Wagen“

Verfasser: Oberregierungsrat Dr. Rappaport und Architekt Kurt Wasse, Essen (Ruhr)

Zum Aufsatz: „Mehr Seele und Vertiefung"

Von Harry Maasz, Lübeck

Zum Aufsatz: „Mehr Seele und Vertiefung“

Von Harry Maasz, Lübeck

DIE STADT DER GLÜCKLICHEN MENSCHEN.

Zum Aufsatz: „Mehr Seele und Vertiefung"

Von Harry Maasz, Lübeck

Gesamtübersicht von Höhe II im Süden

PROFILE DER HÖHEN A-B-C UND IHRER NAHEN-UMGEBUNG

Zum Aufsatz: „Mehr Seele und Vertiefung“

Von Harry Maasz, Lübeck

Wettbewerbsentwurf für den Bebauungsplan der Hauptstadt Breslau

Angekauft mit 10 000 M. Kennwort: „Trabanten“

Verfasser: Architekt Ernst May, Breslau. Mitarbeiter: Dipl.-Ing. Herbert Boehm, Breslau

Am Gröper-Tor.

Gröper Straße.

Maßstab 1 : 150 000

Stadterweiterungsplan für Wittstock an der Dosse

Von Mag.-Oberbaurat Walter Koeppen, Hermsdorf-Berlin

ZUM BEBAUUNGSPLAN WITTSTOCK/DOSSE
SCHAUBILD VOM SIEDLUNGSGELÄNDE AN DER LANDSTRASSE NACH KYRITZ.
STANDPKT. 4.

ZUM BEBAUUNGSPLAN WITTSTOCK/DOSSE.
SCHAUBILD VOM ERWEITERUNGSGEBIET WESTLICH DER CHAUSSEE NACH PAPENBRUCH.
STANDPKT 5.

Stadterweiterungsplan für Wittstock an der Dosse

Von Mag.-Oberbaurat Walter Koeppen, Hermsdorf-Berlin

Alter Plan der Stadt

Stuttgart

Bebauungsplan für das Gelände zwischen Bismarck-, Reinsburg- und Rotenwaldstraße

Prof. Dr.-Ing. Adolf Muesmann, Stadtbaurat in Dresden

Block 7 gegen die Königstraße. Entwurf: P. Bonatz & F. Scholer, Stuttgart, und A. Muesmann, Dresden

Stuttgart

Bebauungsplan für das freiwerdende Bahnhofsgelände
Prof. Dr.-Ing. Adolf Muesmann, Stadtbaurat in Dresden

Alter Plan.

Neuer Plan.

Stuttgart

Bebauungsplan für die Gegend um den Bismarckturm

Prof. Dr.-Ing. Adolf Muesmann, Stadtbaurat in Dresden

Blatt 1.

Untersuchungen
über eine „freie", neuzeitliche Bebauung im Vergleiche zu der bisher üblichen in größeren Städten.
Baufluchtlinienplan für Projekt A u. B.

M. 1:1000

Blatt 2

Untersuchungen
über eine „freie", neuzeitliche Bebauung im Vergleiche zu der bisher üblichen in größeren Städten.
Projekt A: Freie, neuzeitliche Bebauung.

Untersuchungen über eine freie, neuzeitliche Bebauung im Vergleiche zu der bisher üblichen in größeren Städten

Von Dipl.-Ing. Karl Geißler, Stadtbauamtmann, und Ernst Nagel, Stadtbaumeister, München

Blatt 3

Untersuchungen über eine „freie", neuzeitliche Bebauung im Vergleiche zu der bisher üblichen in größeren Städten.

Vogelschaubild zum Projekt A: Freie, neuzeitliche Bebauung.

Blatt 4

Untersuchungen über eine „freie", neuzeitliche Bebauung im Vergleiche zu der bisher üblichen in größeren Städten.

Projekt B. Bisher übliche Bebauung.

Untersuchungen über eine freie, neuzeitliche Bebauung im Vergleiche zu der bisher üblichen in größeren Städten

Von Dipl.-Ing. Karl Geißler, Stadtbauamtmann, und Ernst Nagel, Stadtbaumeister, München

a) b) c) d)

a) Lustgarten. b) Alexanderplatz. c) Belle-Alliance Platz. d) Leipziger Platz.

Die baugeschichtliche Entwicklung Berlins

Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Ewald, Charlottenburg

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

e)

f)

g)

h)

e) Gendarmenmarkt. f) Unter den Linden. g) Tiergarten mit Siegessäule. h) Bayerischer Platz.

Die baugeschichtliche Entwicklung Berlins

Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Ewald, Charlottenburg

i)

l)

k)

i) Neukölln. k) Friedenau. l) Südöstlicher Stadtteil mit Engelbecken.

Die baugeschichtliche Entwicklung Berlins

Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Ewald, Charlottenburg

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Brandenburg (Havel)

Städtebauliche Ausgestaltung: Übersichtsplan
Von Stadtbaurat Dr.-Ing. Wolf, Brandenburg (Havel)

Brandenburg (Havel)

Städtebauliche Ausgestaltung: Plan zur Bauzonenverteilung

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. Wolf, Brandenburg (Havel)

a)

b)

Brandenburg (Havel)

Städtebauliche Ausgestaltung: a) Industrieplan, b) Städtebauliche Sanierungen des südlichen Beetzseeufers in Verbindung mit Errichtung einer Flußbadeanstalt. (Maßstab 1 : 5000)
Von Stadtbaurat Dr.-Ing. Wolf, Brandenburg (Havel)

c)

d)

e)

Brandenburg (Havel)

Städtebauliche Ausgestaltung: c) Gesamtansicht des neuen Seebades am Grillendamm-Beetzsee, d) Gehöft der Brandenburger Bodenkultur G. m. b. H. Meliorations- und wirtschaftliche Entwässerungsanlage im westlichen Stadtgebiet, e) Siedlungsplan für das westliche Stadterweiterungsgelände (Maßstab 1 : 12000)

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. Wolf, Brandenburg (Havel)

a)

b)

c)

d)

Zum Aufsatz „Landschaftliche Uferbäume"

a) Pyramidenpappel, b) Hängebuche, c) Amerikanische Flügelnuß, d) Gelbzweigige Dotterweide

Von Emil Gienapp, Hamburg

e)

f)

g)

h)

Zum Aufsatz „Landschaftliche Uferbäume“

e) Hängende Zierkirsche, f) Bachweide, g) Prachtapfelbaum als Einzelbaum, h) Blühender Zierapfelbaum

Von Emil Gienapp, Hamburg

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

Östlicher Teil, Breslau. Die Zahlen bezeichnen die Stockwerkszahlen

Zum Aufsatz „Neue Zeit — Neuer Weg“

Von Architekt Adolf Rading, Breslau

a) Bebauungsplan C

b)

Zum Aufsatz „Neue Zeit — Neuer Weg“

Von Architekt Adolf Rading, Breslau

Siedlungsverband—
Ruhrkohlenbezirk-Essen.
Siedlungskerne.

Zahl der Einwohner.

400 000. 250 000. 100 000. 30 000. 25 000. 10 000.

Zum Aufsatz: „Ein Bebauungsübersichtsplan für das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet“

Von Dr.-Ing. Rappaport, 1. Beigeordnetem des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Essen

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.

a.) vorgeschlagene Verbandsstraßen.

a.) vorgeschlagene Verbandsstraßen.

b) abgeänderte Verbandsstraßen.

b) abgeänderte Verbandsstraßen.

Erklärung: Verbandsstr. Staatsbahnen Anschlußbahnen Verkehrsbänder Stadtkern übriges Stadtgebiet Siedlungsgebiete Schachtanlagen

Zum Aufsatz: „Ein Bebauungsübersichtsplan für das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet“

Von Dr.-Ing. Rappaport, 1. Beigeordnetem des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Essen

Straßenansicht

Inneres des Baublocks (Hausgärten und Kleinkinderspielplatz)

Kinderspielplatz im Inneren des Baublocks

Hannover

Kleinwohnungs-Baublock an der Spittastraße

Architekt: Stadtbaudirektor Paul Wolf, Hannover

Hannover

Stadion der Stadt

Architekt: Stadtbaudirektor Paul Wolf, Dresden

a)

b)

c)

Hannover

Friedhofsbauten mit Krematorium auf dem Friedhof an der Seelhorst

a) Eingangsgebäude mit Verwaltung und Dienstwohnungen. b) Hauptgebäude mit Kapellen, Leichenhallen und Krematorium. c) Lagerplan der Hauptachse Maßstab 1 : 4000

Architekt: Stadtbaudirektor Paul Wolf, Dresden

Hannover

Friedhofsbauten mit Krematorium auf dem Friedhof an der Seelhorst

Hauptgebäude mit Kapellen, Leichenhallen und Krematorium

Architekt: Stadtbaudirektor Paul Wolf, Dresden (Mitarbeiter Wittmann)

SCHEMA EINER TOCHTERSIEDLUNG FÜR EINE GROSSSTADT.

ZEICHENERKL:
A = BAHNHOF
B = RATHAUS
C = THEATER
D = MUSEUM
E = TRIBÜNE
F = STADION
G = SCHULE
H = KIRCHE
I = GUTSHOF
K = STADTPARK
L = WOHLFAHRTS-
" ANSTALTEN
M = FRIEDHOF

ERLÄUTERUNG

IN CA. 70 KM ENTFERNUNG VON DER GROSSSTADT ERFOLGT EINE KOLONIEGRÜNDUNG FÜR CA. 30000 MENSCHEN ZUR ENTLASTUNG DER MUTTERSTADT. EIN IM BESITZ DER MUTTERSTADT VERBLEIBENDER LANDWIRTSCHAFTLICHER GÜRTEL ENTHÄLT STÄDT. GUTSHÖFE, DEREN ERTRÄGNISSE DAUERND DER MUTTERSTADT-BEVÖLKERUNG ZUFLIESSEN SOLLEN. ER ENTHÄLT WEITERHIN SOLCHE WOHLFAHRTSANSTALTEN DER GROSSSTADT, DIE NICHT ÖRTLICH AN DIESE GEBUNDEN SIND.
ZWISCHEN DER TOCHTERSTADT UND DEM LANDWIRTSCHAFTLICHEN GÜRTEL LIEGEN ANSIEDLUNGEN FÜR AN SICH SELBSTÄNDIGE KLEINBAUERN, DIE IN EINEM GEREGELTEN ARBEITSVERHÄLTNISS MIT DEN GUTSHÖFEN SICH BEFINDEN.

WALD
WALD
ACKERLAND
ACKERLAND
ANSIED-LUNGEN
ANSIED-LUNGEN
PACHT-GÄR-TEN
PACHT-GÄR-TEN
INDUSTRIE-GELÄNDE
N W O S
100 0 1000
Wolf.

Maßstab 1 : 30000

Ideenskizze für eine Tochtersiedlung einer Großstadt

Architekt: Stadtbaudirektor Paul Wolf, Dresden

Wettbewerbsentwurf für die Regulierung und Erweiterung der Stadt Belgrad

Kennwort: „Singidunum novissima“.

Verfasser: Architekten (Z. V. und B. D. A.) Rudolf Perco, Erwin Böck und Erwin Ilz, Wien

Verlegt bei Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.